DIE INTERNATIONALEN VERTRÄGE ÜBER DIE NORDSEEFISCHEREI.

INAUGURAL-DISSERTATION

VERFASST UND DER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KGL. BAYER. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

ZUR

ERLANGUNG DER STAATSWISSENSCHAFTLICHEN

DOKTORWÜRDE

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

VORGELEGT VON

FRIEDRICH GUTMANN

AUS

ERDMANNRODE.

BORNA-LEIPZIG

BUCHDRUCKEREI ROBERT NOSKE

1912.

Referent: Professor Dr. Chr. Meurer

Meinen lieben Eltern

in Dankbarkeit.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549801_0073

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Literaturverzeichnis VII

§ 1. Einleitung 1

§ 2. Vorbemerkung 2

Erstes Kapitel.

Die Vorläufer des Kollektivvertrags v. 6. 5. 1882.

1. Die anglofranzösischen Verträge.

§ 3. Der anglofranzösische Vertrag v. 2. 8. 1839 3

§ 4. Das anglofranzösische Reglement v. 24. 5. 1843 7

§ 5. Der anglofranzösische Vertrag v. 11. 11. 1867 14

2.

§ 6. Der anglobelgische Vertrag v. 22. 3. 1852 16

Zweites Kapitel.

Der Kollektivvertrag über die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer v. 6. 5. 1882.

§ 7. Vorbemerkung 17

§ 8. Die Vorgeschichte des Vertrags von 1882 18

§ 9. Die Verhandlungen und Beschlüsse der Haager Konferenz von 1881/82 29

§ 10. Überblick über den Vertrag von 1882 66

§ 11. Das deutsche Ausführungsgesetz v. 30. 4. 1884 67

Drittes Kapitel.

Der Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See v. $\frac{16.\ 11.\ 1887}{14.\ 2.\ 1893}$.

§ 12. Vorbemerkung 70

§ 13. Die Vorgeschichte des Vertrags v. $\frac{16.\ 11.\ 1887}{14.\ 2.\ 1893}$ 70

§ 14. Die Verhandlungen und Beschlüsse der Haager Konferenz von 1886 75

§ 15. Überblick über den Vertrag 84

§ 16. Das deutsche Ausführungsgesetz v. 4. 3. 1894 85

§ 17. Schluß 86

Anhang 88

Literaturverzeichnis.

Annuaire de l'institut de droit international. Bd. 9 u. 13. Paris 1888 u. 1894.

Attlmayr, Ferdinand, Die Elemente des internationalen Seerechts und Sammlung von Verträgen. Bd. 1. Wien 1872.

Attlmayr, Ferdinand, Das internationale Seerecht. Bd. 1. Wien 1903.

Balch, Th. W., La question des pêcheries de l'Atlantique. In der „Revue de droit international et de législation comparée" (RDI.) Bd. 11. Brüssel 1909.

v. Bar, L., Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts. 2 Bde. Hannover 1889.

Barclay, Thomas, Le droit de visite, le trafic des esclaves et la conférence antiesclavagiste de Bruxelles. In der RDI. Bd. 22. Brüssel 1890.

Bernsten, Karl, Das Seekriegsrecht. Berlin 1911.

Bluntschli, J. C., Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten als Rechtsbuch dargestellt. Nördlingen 1868.

Bonfils, Henry, Lehrbuch des Völkerrechts für Studium und Praxis. 3. Aufl. durchgesehen und ergänzt von Paul Fauchille, übersetzt und mit Anmerkungen versehen von A. Grah. Berlin 1904.

Bornemann, J. G., Über die gebräuchliche Visitation und über die Convoi. Kopenhagen 1801.

Bromley-Burrows, A., Difficultés internationales à propos des pêcheries maritimes. Im „Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée" (Clunet). Bd. 14. Paris 1887.

Buchenberger im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (Elster, Lexis, Löning) Bd. 3. 1900.

Bulletin mensuel de la société de législation comparée. Bd. 25. Paris 1896.

Bulmerincq, August, Völkerrecht oder internationales Recht. Freiburg i. B. und Tübingen 1884.

van Bynkershoek, C., De dominio maris dissertatio. 1703.

Calvo, Charles, Le droit international théoretique et pratique. Bd. 1—6. Paris 1896.

Castel, B., Du principe de la liberté des mers et des applications dans le droit commun international. Toulouse 1900.

Cauchy, E., Le droit maritime international, considéré dans ses origines et dans ses rapports avec le progrès de la civilisation. Paris 1870.

Baron de Cussy, Ferd., Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. 2 Bde. Paris 1896.

David, Robert, La pêche maritime au point de vue international. Paris 1897.

Dictionnaire de droit international privé par Réné Vincent et Édouard Pénaud. Paris 1888.

Dudley-Field, David, Draft outlines of an international code. New-York 1872.

Egelhaaf, Gottlob, Geschichte der neuesten Zeit vom Frankfurter Frieden bis zur Gegenwart. Stuttgart 1911.

Engelhardt, M. Éd., Quelques considérations sur le régime des eaux maritimes, dites territoriales. In der RDI. Bd. 26. Brüssel 1894.

Fell, Herm., Das Durchsuchungsrecht im Seekrieg. Diss. 1908.

Ferber, Internationale Rechtsverhältnisse der Kriegs- und Handelsschiffe in Krieg und Frieden. Kiel 1895.

Fischer, P. D., Die Telegraphie und das Völkerrecht. Leipzig 1876.

Fleischmann, Max, Völkerrechtsquellen in Auswahl. Halle 1905.

Frenzel, Georg, Theorien über die rechtliche Natur des Küstenmeeres. Diss. 1908.

Fulton, Th. W., The sovereignty of the sea. London und Edinburgh 1911.

Gareis, Karl, Die Interdiktion von Sklavenhandel und Seeraub. In „v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts" Bd. 2. 13. Stück. Hamburg 1887.

Gareis, Karl, Institutionen des Völkerrechts. Gießen 1888.

Geouffre de Lapradelle, Le droit de l'Etat sur la mer territoriale. Pedone 1898.

Gesetzessammlung für die Kgl. Preuß. Staaten. Jahrg. 1864 u. 1874.

Gesetzes- und Verordnungsblatt für das Großherzogtum Baden. Jahrg. 1888.

Godey, Paul, Régime international de la mer territoriale. Etat de paix, état de guerre dans les eaux côtières et nationales. Paris 1896.

Grotewold, Chr., Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee. Stuttgart 1908.

Grotewold, Chr., Schutz- und Rechtsverhältnisse der Hochseefischerei. In der Marinerundschau Jahrg. 1911 Heft 9 u. 22.

Grund, F. J., Das Untersuchungsrecht. Leipzig 1842.

Baron Guillaume, La convention de la Haye de 1887 concernant le trafic des spiritueux dans la mer du Nord. In der RDI. Bd. 26. Brüssel 1894.

Hall, William Edward, A treatise on international law. Oxford und London 1895.

Harburger, Heinrich, Der strafrechtliche Begriff Inland und seine Beziehungen zum Völkerrecht und Staatsrecht. Nördlingen 1882.

Hautefeuille, L. B., Des droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre. Paris 1849.

Hautefeuille, L. B., Code de la pêche maritime. Paris 1844.

Heffter, August Wilhelm, Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 7. Ausg., bearbeitet von F. Heinrich Geffcken. Berlin 1882.

Heilborn, Paul, Das System des Völkerrechts, entwickelt aus den völkerrechtlichen Begriffen. Berlin 1906.

Higgin, W. H., Report on the outrages committed by foreign upon English fishermen in the North-Sea, together with the evidence relating thereto. London 1881.

Hertslet, Ed., A complete collection of the treaties and conventions and reciprocral regulations at present subsisting between Great-Britain and foreign powers. Bd. 14. London 1880.

Höpfner, Die Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern. In der „Vergleichenden Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts" (Vorarbeiten zur deutschen Strafrechtsreform, herausgegeben auf Anregung des Reichsjustizamts) Besonderer Teil Bd. 2. Berlin 1906.

Imbart-Latour, Joseph, De la pêche en droit romain et dans le droit international actuel. Paris 1885.

Jellinek, Gg., Die rechtliche Natur der Staatenverträge. Wien 1880.

Kroehling, Oskar, Die völkerrechtliche Legitimation der Seeschiffe unter besonderer Berücksichtigung des deutschen Reichsrechts. Diss. 1897.

Landois, Max, Zur Lehre vom völkerrechtlichen Schutz der submarinen Telegraphenkabel. Diss. 1897.

Lindemann, M., Die Seefischereien, ihre Gebiete, Betriebe und Erträge. Im Ergänzungsheft Nr. 60 zu Petermanns Mitteilungen aus J. Perthes' geographischer Anstalt. Gotha 1880.

v. Liszt, Franz, Das Völkerrecht systematisch dargestellt. 5. Aufl. Berlin 1907.

v. Liszt, Franz, Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 14. u. 15. Aufl. Berlin 1905.

Löwenthal, M. J., Das Untersuchungsrecht des internationalen Seerechts in Krieg und Frieden. Rechts- und staatswissenschaftliche Studien Heft 28. Berlin 1905.

de Martens, G. F., Nouveau recueil général de traités (NRG). Göttingen. 2. Serie: Bd. 1 1877, Bd. 9 1884, Bd. 14 1889, Bd. 15 1891, Bd. 18 1893, Bd. 22 1897.

v. Martens, Friedrich, Völkerrecht; das internationale Recht der zivilisierten Nationen. Deutsche Ausgabe von Karl Bergbohm. Bd. 1 und 2. Berlin 1883 u. 1886.

v. Martitz, F., Völkerrecht. In Kultur der Gegenwart (Paul Hinneberg) Teil 2 Abt. 8: Systematische Rechtswissenschaft. Leipzig und Berlin 1906.

Marinerundschau 10. Jahrg. Heft 8/9. Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichsmarineamts. Berlin 1899.

Massé, M. G., Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil. 3. Aufl. Paris 1874.

Meier, Ernst, Über den Abschluß von Staatsverträgen. Leipzig 1874.

Meili, F., Lehrbuch des internationalen Strafrechts und Strafprozeßrechts. Zürich 1910.

Meurer, Chr., Die Haager Friedenskonferenz. Bd. 1: Das Friedensrecht der Haager Konferenz. München 1905.

Meurer, Chr., Luftschiffahrtsrecht. In den Annalen des Deutschen Reichs Jahrg. 1909.

Frhr. v. Mirbach, Werner, Die völkerrechtlichen Grundsätze des Durchsuchungsrechts zur See. Berlin 1903.

Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. Bd. 12 und Supplement zu Bd. 12. Pola 1884.

Nagler, Johannes, Verbotene Küstenfischerei. In der „Vergleichenden Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts. Besonderer Teil Bd. 8. Berlin 1906.

Nuger, A., Des droits de l'État sur la mer territoriale. Paris 1887.

Nys, Ernest, Le droit international; les principes, les théories, les faits. Bd. 1 u. 2. Brüssel und Paris 1905.

Oppenheim, L., International law. A treatise. London und New York 1906.

Ortolan, M. Th., Règles internationales et diplomatie de la mer. 2 Bde. Paris 1845.

Perels, F., Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reich. Berlin 1901.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1882.

Peuchet, J., et Lampredi, Du commerce des neutres en temps de guerre. Paris 1802.

Phillimore, Robert, Commentaries upon international right. 2. Aufl. Bd. 1 und 3. London 1871.

Pradier-Fodéré, Paul, Traité de droit international européen et américain. Bd. 5. Paris 1891.

Procès-verbaux des réunions du conseil, des commissions spéciales et des sections du conseil permanent international pour l'exploration de la mer. Copenhague 1907. (zit.: Procès-verbaux.)

de Rayneval, G., La liberté des mers. Paris 1811.

Recueil des traités de la France par de Le Clercq (Le Clercq, Recueil). Bd. 5, 9 u. 14. Paris 1855, 1868 u. 1890.

Recueil international des traités du XX^e siècle par le baron Descamps et Louis Renault. Paris 1901.

Reichsgesetzblatt (RGBl.) Jahrg. 1876, 1877, 1882, 1883, 1884, 1889, 1890, 1894, 1895.

Renault, M. Louis, Chronique des faits internationaux. In der RDI. Bd. 7. Brüssel 1882.

Renault, M. Louis, De la protection internationale des câbles télégraphiques sous-marins. In der RDI. Bd. 12. Brüssel 1880.

Reports by the commissioners for the herring-fishery. London for 1834, 1835, 1840, 1841, 1851. (zit.: Reports for ...)

Rivier, Alphonse, Principes du droit des gens. 2 Bde. Paris 1896.

Rivier, Alphonse, Lehrbuch des Völkerrechts. Stuttgart 1889.

Roepcke, Willy, Das Seebeuterecht. In Rostocker rechtswissenschaftliche Studien Bd. 2 Heft 7. Leipzig 1904.

Rolin, E., Compte rendu de la session de Paris en 1894. In der RDI. Bd. 16. Brüssel 1894.

de Ryckere, Raymond, Le régime légal de la pêche maritime dans la mer du Nord. Commentaire de l'arrêté royal du 31. mars 1897. Brüssel 1901.

Schaps, Georg, Das deutsche Seerecht. Berlin 1906.

Schücking, Walther, Das Küstenmeer im internationalen Rechte. Göttingen 1897.

Das Staatsarchiv. Sammlung der offiziellen Aktenstücke zur Geschichte der Gegenwart. (Begründet von Aegidi und Klauhold.) Bd. 48 und 49. Leipzig 1889 u. 1890.

Stenglein, M., Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reichs. 4. Aufl. von Ebermayer u. a. Bd. 1. Berlin 1911.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags nebst Anlagen. 5. Legislaturperiode, Außerordentliche Session 1883 und 9. Legislaturperiode 2. Session 1893/94.

Stoerk, Felix, Das offene Meer. „In v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts" Bd. 2, 12. Stück. Hamburg 1887.

Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.

Todd, A., On parliamentary government in England. London 1867—1869.

Triepel, Heinrich, Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig 1899.

v. Ullmann, E., Völkerrecht. Neubearbeitung auf der Grundlage der 1. Aufl. im Handbuch des öffentlichen Rechts. Tübingen 1908.

Wehberg, Hans, Das Beuterecht im Land- und Seekriege. In „Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht" Bd. 6. Tübingen 1909.

Weiß, M. S., Code du droit maritime international. Paris 1858.

Wheaton, Henry, Elements du droit international. 2 Bde. Leipzig 1874.

Zorn, Albert, Grundzüge des Völkerrechts. 2. Aufl. Leipzig 1903.

Zorn, Philipp, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 2 Bde. Bd. 1 und 2. Berlin 1895 u. 1897.

§ 1.

Einleitung.

Im Meere entstehen ohne die menschliche Arbeit hohe Werte; es bedarf nur der Okkupationsspesen, um aus ihnen einen großen Teil der Volksnahrung zu schaffen. Nach einer Annahme Walpoles[1]) entnehmen der Nordsee die Staaten der Haager Konvention vom Jahre 1882 Fische im Gewicht von 550 000 t, die insgesamt einen Wert von 25 Millionen Mark darstellen und einem Gewicht von $1^1/_2$ Millionen Rindern, der Hauptfleischnahrung, entsprechen. — Das in der Seefischerei angelegte Kapital wird in Großbritannien auf 5 Mill. Pfd. Sterl. geschätzt, der Gesamtertrag der Fischerei zu $9^1/_2$ Mill. Pfd. Sterl. berechnet. Die Erträgnisse der Nordseefischerei in Deutschland werden mit etwa 10 Mill. angegeben. Zu den Fischauktionen in Altona, Hamburg und Geestemünde wurden im Jahre 1896 Fische im Werte von 5,7 Millionen Mark angeliefert. — Durch den Fang der Seefische[2]) haben sich in den letzten Jahren in Großbritannien 118 000 Fischer mit 137 000 Fahrzeugen — 1600 davon waren Dampfer[3]) — ihren Lebensunterhalt verdient, und weitere 80 000 Menschen im Lande selbst sind mittelbar durch die Fischerei beschäftigt worden.

Diese wirtschaftliche Bedeutung des Seefischereigewerbes läßt es begreiflich erscheinen, daß faßt alle[4]) an der Nordseefischerei beteiligten Staaten darauf bedacht waren, die im Betriebe des Nordseefischfangs allgemein auftretenden Störungen, wie sie sich die Fischer verschiedener Nationalität zufügten und

[1]) Bei Buchenberger a. a. O. S. 1067; daraus stammen auch die folgenden statistischen Angaben.

[2]) In der Nordsee.

[3]) Nagler a. a. O. S. 522 Anm. 3.

[4]) Die Ausnahmen s. S. 26f. u. 73f.

wie sie teils von den fahrenden Branntweinschenken verursacht wurden,[1]) durch entsprechende Normen zu bekämpfen und damit indirekt die Hebung des Nordseefischfangs anzustreben.

Da aber kein Staat über die Untertanen eines anderen Staates auf dem freien Meere die Jurisdiktionsgewalt hat, so mußten die interessierten Staaten, wenn sie jenen Störungen entgegentreten wollten, ihre Normen in den Rahmen internationaler Verträge einfügen; diese sind denn auch zustande gekommen.

Geschichte, Darstellung und Würdigung dieser Verträge ist der Inhalt der vorliegenden Arbeit.

§ 2.

Vorbemerkung.

Da der wichtigste Vertrag über die Nordseefischerei, der Haager Vertrag von 1882, den fast alle Nordseestaaten ratifiziert haben, sich aus den anglofranzösischen Verträgen über die Kanalfischerei entwickelt hat, so mußten letztere genau betrachtet werden. Das Abhängigkeitsverhältnis jenes Vertrags von diesen bringt es auch mit sich, daß ein großer Teil dessen Abmachungen auf Völkerrechtsprinzipien beruhen, die bereits den Bestimmungen der anglofranzösischen Verträge über die Kanalfischerei zugrunde liegen.

Um nun Wiederholungen zu vermeiden, habe ich diese Prinzipien erst bei dem Vertrag von 1882 entwickelt.

---

[1]) Das Nähere im folgenden.

Erstes Kapitel.

Die Vorläufer des Kollektivvertrages v. 6. 5. 1882.

1. Die anglofranzösischen Verträge.

§ 3.

Der anglofranzösische Vertrag v. 2. 8. 1839.

Schon während des 18. Jahrhunderts wurden bei der britischen Regierung Beschwerden geführt über die Eingriffe holländischer, französischer und dänischer[1]) Fischer in die britischen Fischereirechte längs der britischen Küsten.[2])

Untersuchungen der britischen Regierung hatten denn auch gezeigt, daß die fremden Fischer sechs oder sieben Meilen[3]) von den britischen Küsten entfernt ihr Gewerbe ausübten und dazu noch an Örtlichkeiten, wo der Fang besonders ergiebig war.

Im Jahre 1819 waren beim britischen Heringsfischereiamt zahlreiche Klagen eingelaufen über meist von holländischen Heringsbooten in der Nähe der britischen Küsten im Kanal angerichtete Zerstörungen von Angelleinen und Netzen einheimischer Fischer.

Da die Klagen nicht aufhörten, empfahl die genannte Behörde der britischen Regierung in den Jahren 1821 und 1822, gegen die Ursachen dieser Beschwerden Maßnahmen zu ergreifen. Ein diesbezügliches Ansuchen stellte daraufhin noch im Jahre 1822 die britische Regierung bei der holländischen. Zwei Jahre später (1824) erging eine Verordnung des Königs der Niederlande, in der den holländischen Fischern der Fang an den britischen Küsten, überhaupt das Heranfahren an diese in einer Entfernung von weniger als zwei Meilen — abgesehen von Fällen höherer

---

[1]) Bereits die Königin Elisabeth von England hat sich in einem Briefe an den dänischen König vom Jahre 1600 darüber beschwert, daß die britischen Fischer durch dänische am Fang in der Nordsee behindert würden. Phillimore a. a. O. S. 216; Bulmerincq a. a. O. S. 281.

[2]) Fulton a. a. O. S. 605 ff., an den ich mich im folgenden anlehne.

[3]) 1 Meile = $^1/_{20}$ Äquatorialgrad.

Gefahr — verboten wurde. Im Jahre 1827 wurde die Verordnung erneuert.

Sie erfüllte ihren Zweck: die Zahl der Beschwerden über die holländischen Fischerfahrzeuge minderte sich beträchtlich.[1])

Waren so die meisten holländischen Fischer von den britischen Küsten ferngehalten, so tauchten seit 1824 französische dort auf, in beträchtlicher Anzahl besonders im Kanal. Es wurden britische Klagen laut über den Niedergang der britischen Fischerei, da der Fischreichtum im Kanal durch die zunehmende Ausbeutung der Franzosen schwere Einbuße erlitten habe, und darüber, daß die französischen Fischer sich bis an die britischen Küsten heranwagten.

Im Jahre 1833 wurde vom Hause der Gemeinen eine Kommission ernannt zur Untersuchung der Lage der Kanalfischerei. Nach dem Bericht der Kommission sind die Ursachen des Niedergangs zu suchen in der unausgesetzten Behinderung britischer Fischer am Fang durch französische und in dem starken Rückgang der Fischereierträgnisse aus dem Kanal.

Sehr viele französische Fischerfahrzeuge von Calais, Boulogne und Dieppe fuhren oft bis auf eine halbe Meile Entfernung an die Küsten von Kent und Sussex, manchmal noch näher und sogar in die Buchten dieser Provinzen. Die französischen Fischerfahrzeuge waren größer als die britischen und fanden sich an den Küsten der erwähnten Provinzen in größerer Zahl ein als die britischen; von Boulogne allein kamen oft dreihundert, die durch das Fischen an seichten Stellen Laich und Fischbrut vernichteten. Um diesen Übeln zu steuern, sollte, so meinte die genannte Kommission, für alle fremden Fischer angeordnet werden, hinsichtlich der Schonung von Fischbrut und Laich sich den für alle Briten geltenden Gesetzen zu unterwerfen und hinsichtlich der Annäherung an die britischen Küsten die Gewohnheiten des Völkerrechts zu üben. Die Ausführung dieser Anordnungen sollte von Kreuzern überwacht werden.[2])

Auch die französischen Fischer erhoben zahlreiche Klagen

[1]) Fulton a. a. O.

[2]) Reports for 1834.

gegen britische darüber, daß sie sich beim Austernfang in die Nähe der französischen Küsten wagten.[1])

Diese Klagen waren der Grund, daß die französische und britische Regierung im Jahre 1837 eine gemischte Kommission ernannten zur Bestimmung der Grenzen, innerhalb welcher die Untertanen beider Länder den Austernfang zwischen der Insel Jersey und der benachbarten französischen Küste betreiben dürften.

Zwei Jahre später, am 2. 8. 1839, wurde von Frankreich und Großbritannien ein Vertrag[2]) ratifiziert, der nicht nur die Ausdehnung der Küstengewässer der Insel Jersey und der französischen Küsten im Kanal bestimmte — wie es die gemischte Kommission von 1837 getan hatte —, sondern auch die der britischen Küsten. Die Ratifikationen dieses Vertrages sind am 17. 8. 1839 in Paris ausgetauscht worden. Der Vertrag wurde in beiden Staaten publiziert.

Erst durch Aufnahme in diese Konvention ist die erwähnte Grenzenbestimmung der gemischten Kommission von 1837 tatsächlich von beiden Staaten anerkannt worden. Sie bildet den Art. 2 und einen Teil von Art. 9 der Konvention. Es heißt nämlich in Art. 2: Die Austernfischerei in drei Meilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze der Insel Jersey wird ausschließlich den britischen Untertanen vorbehalten. (Nach wie vor dürfen aber die Franzosen innerhalb dieses Gebiets Fische fangen.)

Art. 9 lautet: Die französischen Fischer haben das ausschließliche Fischereirecht in dem Gebiet bis zu drei Meilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze der französischen Küsten aus.

Der Vertrag von 1839 fügte dieser Bestimmung ergänzend hinzu, daß die britischen Untertanen das ausschließliche Recht zum Betriebe der Fischerei haben in dem Gebiet bis zu drei Meilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze der britischen Küste im Kanal aus.

---

[1]) Reports for 1835.

[2]) Abdruck: NRG. Bd. 16 S. 954ff.

Die Ausdehnung des Küstenmeers[1]) ist also in diesem Vertrage drei Meilen.[2]) Nur für die austernreiche Bucht von Grandville, an der französischen Küste zwichen Kap Carteret und Point Meinga, südöstlich von der Insel Jersey gelegen, ist eine Ausnahme zugelassen worden. Diese Bucht ist, obgleich sie mehr als siebzehn Meilen breit ist, ausschließlich den französischen Fischern vorbehalten werden. Damit hat der Vertrag den von ihm ausdrücklich (in Art. 9 Abs. 3) anerkannten und überhaupt im Völkerrecht[3]) meistens beobachteten Grundsatz durchbrochen, daß in den Buchten das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie aus zu rechnen ist, die man sich von einem Kap zum andern gezogen denkt, wo die Öffnung der Bucht nicht mehr als zehn Meilen beträgt.

Durch diese Vertragsbestimmungen ist also derjenige Teil des Kanals abgegrenzt worden, in dem die britischen und französischen Fischer gemeinsam den Fang ausüben dürfen.

Hier taucht die Frage auf, warum Großbritannien und Frankreich auf internationalem Wege Bestimmungen trafen zur Verhütung des unbefugten Fischens Angehöriger eines fremden Staates in den einheimischen Küstengewässern, da doch der Küstenstaat allein Vorschriften darüber mit Rechtswirksamkeit für die Angehörigen fremder Staaten treffen kann.

In der Tat war für das Zustandekommen der besprochenen Vertragsbestimmungen kein anderer Grund maßgebend als das Fehlen jeglicher diesbezüglicher nationaler Gesetzgebung.[4])

Der anglofranzösische Vertrag von 1839 enthält aber auch Bestimmungen, deren Erfolg von ihrer Internationalität abhängig war:

Die englischen Fahrzeuge, die zwischen der Insel Jersey und den französischen Küstengewässern den Austernfang betreiben, sind mit Nummern und Unterscheidungszeichen zu versehen, vorausgesetzt, daß die französischen Gesetze auch an

---

[1]) s. unten S. 31 ff.

[2]) Geographische Meilen ($^1/_{60}$ Äquatorialgrad).

[3]) s. unten S. 34.

[4]) Das französische Gesetz gegen das unbefugte Fischen in den französischen Küstengewässern ist am 1. 3. 1888 erlassen worden.

den französischen Fischerfahrzeugen die Anbringung von Nummern und Unterscheidungszeichen verlangen.[1]) Alle britischen Fischerfahrzeuge, die den Austernfang betreiben, sind bei der Kommission für die Fischereiaufsicht auf der Insel Jersey in ein Verzeichnis einzutragen, das auch eine Beschreibung dieser Fahrzeuge zu enthalten hat. Jedes Jahr vor Eröffnung des Fangs ist diese Eintragung aufs neue vorzunehmen.[2])

Wenn ihre Schiffe Havarie erleiden oder wenn schlechtes Wetter herrscht, ist es den britischen Fischern gestattet, auf den Chauseyinseln[3]) Schutz zu suchen.[4]) Werden die Fischerfahrzeuge eines der beiden Staaten durch widrige Winde, Sturmflut oder irgendeine andere vom Kapitän oder der Schiffsmannschaft unabhängige Ursache in die dem anderen Staate reservierten Fischereigründe getrieben, so müssen sie eine blaue Fahne . . . am Ende des Mastes hissen, und zwar so lange, bis sie die fremden Fischereigründe wieder verlassen haben.[5]) Die Kreuzer jedes der beiden Staaten können im Falle einer solchen Grenzüberschreitung das fremde Schiff anhalten. Hat es aber während seines Aufenthalts in dem Fischereibezirk des anderen Staates nicht gefischt, so muß es der Kreuzer wieder weiterfahren lassen. Die Schiffsmannschaft des fremden Schiffes darf nicht zurückgehalten oder irgendeiner Zwangsmaßregel unterworfen werden.[6])

§ 4.

Das anglofranzösische Reglement v. 24. 5. 1843.[7])

Durch den Vertrag von 1839 waren — in der Hauptsache — unbefugte Überschreitungen der Grenzen der Küstengewässer

---

[1]) Art. 5.

[2]) Art. 6.

[3]) Gruppe kleiner französischer Felseninseln an der Küste des französischen Departements Manche, in der Bai von Cancale, südöstlich von der Insel Jersey, mit einem Leuchtfeuer auf der gleichnamigen Hauptinsel.

[4]) Art. 7.

[5]) Art. 8 Abs. 1.

[6]) Art. 8 Abs. 2.

[7]) Abdruck: Le Clercq, Recueil Bd. 5 S. 65.

untersagt worden, doch zeigten sich Lücken, auf deren Beseitigung im Vertrag selbst schon hingewiesen worden war[1]):

„Um den Kollisionen für die Zukunft vorzubeugen, die auf der See zwischen Frankreich und Großbritannien hie und da unter den Austern-, Angel- und Netzfischern stattfinden, kommen die Hohen vertragschließenden Teile überein, zwei Monate nach dem Austausch der Ratifikationen dieses Vertrags eine Kommission zu ernennen, die, aus der gleichen Anzahl Mitglieder jedes der beiden Staaten zusammengesetzt, eine Reihe von Bestimmungen der Pflichten der Fischer in dem genannten Meeresteil aufstellen wird. Diese Bestimmungen werden durch die genannte Kommission den Regierungen vorgelegt werden, um deren Bestätigung zu erhalten. Die Hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, ihren gesetzgebenden Körperschaften die für die Ausführung der so bestätigten Bestimmungen nötigen Maßnahmen vorzuschlagen".

Die anglofranzösische Kommission hat denn auch am 24. 5. 1843 ein (aus 89 Artikeln bestehendes) Reglement unterzeichnet, das am 23. 6. 1843 ratifiziert wurde. Dazu wurde ein britisches Ausführungsgesetz am 22. 6. 1844 und ein französisches am 23. 6. 1846 publiziert.

Die Bestimmungen des Vertrags von 1839 über die Grenzen der Küstengewässer sind in das Reglement unverändert aufgenommen worden.

Um die im Vertrag von 1839 erwähnten Kollisionen hintanzuhalten, trifft das Reglement verschiedene Bestimmungen, von denen die wichtigsten hier folgen:

In den Seestrichen, wo sich Treibnetzfischer zum Heringsoder Makrelenfang aufhalten, darf keine Schleppnetzfischerei betrieben werden; die Fahrzeuge der letzteren müssen sich nämlich mindestens drei Meilen von denen der ersteren entfernt halten, und falls Schleppnetzfischer an irgendeiner Stelle den Fang ausüben, so müssen sie sich, falls Treibnetzfischer herankommen, mindestens drei Meilen von deren Fahrzeugen entfernen.[2]) [3])

[1]) Art. 11.

[2]) Art. 24 u. 25.

[3]) s. unten S. 41 f.

Es ist allen Fahrzeugen verboten, zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang in Seestrichen Anker zu werfen, wo Treibnetzfischer festgemacht haben.[1])

Um die Fahrzeuge der Treibnetzfischer während der Nacht leicht sichtbar zu machen, sind deren Kapitäne verpflichtet, auf einem der Mastbäume des Fahrzeugs zwei Signallichter in einem Meter Entfernung voneinander anzubringen. Diese Signallichter müssen so lange am Mastbaum bleiben, als die Netze zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang im Meere sind.[2])

Jedem Fischer wird untersagt, Netze, Angelschnüre oder sonstige Fischereigeräte, die ihm nicht gehören, aus dem Wasser zu nehmen.[3])

Im Falle, daß sich die Angelschnüre von verschiedenen Fahrzeugen verwickeln, dürfen sie die Schiffsherren nur im gegenseitigen Einverständnis zerschneiden und nur dann, wenn keine Möglichkeit vorhanden ist, sie auf andere Weise zu trennen.[4])

War in dem Vertrag von 1839 nur die Rede davon, daß Austernfischerfahrzeuge bestimmte Nummern und Unterscheidungszeichen zu tragen haben, so dehnt das Reglement diese Bestimmung auf alle Fischerfahrzeuge aus, schreibt außerdem noch die Verwendung von Unterscheidungsbuchstaben vor und gibt Vorschriften über die Anbringung dieser Nummern und Buchstaben. Diese Vorschriften sind mit großer Genauigkeit getroffen:

Diejenigen französischen Fischerfahrzeuge, die von derselben Marinebehörde ins Schiffsregister eingetragen sind und diejenigen britischen Fischerfahrzeuge, die der Kontrolle der gleichen Zollbehörde unterliegen, müssen die gleiche Serie von Nummern tragen, der die Anfangsbuchstaben der Marine- bezw. Zollbehörde vorangehen.[5])

Im Falle, daß es in Frankreich mehrere Marinebehörden und in Großbritannien mehrere Zollbehörden gibt, deren Namen mit dem gleichen Buchstaben beginnen, der Anfangsbuchstabe zur

---

[1]) Art. 52.
[2]) Art. 53.
[3]) Art. 59.
[4]) Art. 6.
[5]) Art. 6.

Unterscheidung also nicht genügen würde, können die Buchstaben, die zur Unterscheidung der Schiffe jeder Marine- bezw. Zollbehörde bestimmt sind, vom Marineministerium in Frankreich bezw. der Generalzolldirektion in Großbritannien bestimmt werden.[1])

Die Unterscheidungsbuchstaben und -nummern müssen auf jeder Seite am Bug des Schiffes 8 oder 10 cm (3 oder 4 engl. Zoll) unterhalb des Schanddeckels[2]) angebracht werden. Sie sind in Ölfarbe weiß auf schwarzem Grunde zu malen. Die Größe dieser Buchstaben und Nummern muß für Fahrzeuge von 15 t Tragfähigkeit und darüber 45 cm Höhe und 6 cm Breite betragen, für Fahrzeuge unter 15 t 25 cm. (10 engl. Zoll) Höhe und 4 cm ($1\,^3/_4$ engl. Zoll) Breite. Dieselben Buchstaben und Nummern sind auch auf jeder Seite des Großsegels des Schiffes in Öl gemalt anzubringen, und zwar mit schwarzer Farbe auf weißen Segeln und mit weißer Farbe auf getanten oder schwarzen Segeln. Die auf den Segeln angebrachten Buchstaben und Nummern müssen um ein Drittel größer sein als die am Bug des Schiffes.[3])

Um ein Fischerfahrzeug von Jersey, Guernesey oder einer der übrigen Kanalinseln von einem Fischerfahrzeug einer anderen britischen Insel unterscheiden zu können, muß der Nummer des ersteren noch der Name seines Heimatshafens vorangehen. Für jede dieser Inseln wird eine bestimmte Nummernserie angegeben werden.[4])

Die Buchstaben und Nummern der französischen Fischerfahrzeuge müssen in die Musterrolle[5]) der betreffenden Fahrzeuge

[1]) Art. 7.

[2]) Das ist der feste Bord unter der Regeling, der Brüstung, welche sich über dem Deck erhebt.

[3]) Art. 8.

[4]) Art. 9.

[5]) Die Musterrolle ist eine Legitimationsurkunde, die von denjenigen Staaten gefordert wird, welche bestimmte Anforderungen an die Nationalität der Schiffsmannschaft stellen. Sie hat eine weniger große Bedeutung im internationalen Verkehr, sondern soll hauptsächlich dem Heimatstaate zur Kontrolle der richtigen Befolgung seiner Vorschriften über die Schiffsbesatzung dienen. Sie muß, da die Schiffsmannschaft oft wechselt, bei jeder Reise neu aufgestellt werden. Heutzutage wird sie insbesonders geführt von Österreich, Rußland und Frankreich.

eingetragen werden und zuvor ins Schiffsegister, das bei der Marinebehörde aufliegt, die der britischen Fischerfahrzeuge in deren Seepässen[1]) und zuvor ins Schiffsregister bei der Zolldirektion.[2])

Das Reglement von 1843 ist wohl die erste internationale Vereinbarung, die sich bemüht, den maßlosen Fang und — als Folge — die Gefahr einer Ausrottung einer nützlichen Tierart hintanzuhalten: es untersagt den Fang der Austern vom 30. April bis 1. September und gestattet auch nicht, irgendein für den Austernfang bestimmtes Gerät in dieser Zeit an Bord zu haben.[3]) Aus ähnlichen Gründen entstanden die Bestimmungen des Reglements über die Maschenweite der Netze,[4]) welche dem Fange zu kleiner geringwertiger Fische steuern wollen.

Ein anderes neues Moment weist das Reglement gegenüber dem Vertrag von 1839 auf durch seine Bestimmungen über die in See treibend angetroffenen Gegenstände der Fischerei.

Alle Fischerfahrzeuge, Gegenstände der Ausrüstung oder Takelage von Fischerfahrzeugen, Netze, Bojen, Schwimmer oder sonstige Fischereigeräte, welche in See treibend angetroffen oder aufgefischt werden, müssen, wenn die gefundenen Gegenstände nach Frankreich gebracht werden, dem Marinekommissär (commissaire de marine), wenn sie nach England gebracht werden, dem Zolldirektor (directeur de douanes) übergeben werden.[5])

Diese werden die gefundenen Gegenstände dem Eigentümer oder dessen Bevollmächtigten abliefern. Einer von diesen hat den Bergern die der Mühewaltung entsprechende Entschädigung zu zahlen, die ein Viertel des Wertes der aufgefundenen Gegenstände nicht überschreiten soll.[6])

Im Vertrag von 1839 ist nur festgesetzt, daß im Falle der Übertretung der Vertragsvorschriften über die Beobachtung der

[1]) Ein Dokument, welches früher häufig zur Legitimation verwendet wurde, dem heutzutage der in Rußland angewandte Zollpaß entspricht.

[2]) Art. 11.

[3]) Art. 46.

[4]) Art. 41, 42.

[5]) Art. 61.

[6]) Art. 62.

Grenzen der Küstengewässer die Kreuzer der beiden Staaten zuständig sind, auf die übrigen Vertragsverletzungen ist die Kompetenz der Kreuzer nicht ausgedehnt. Auch ist aus dem Vertrag nicht ersichtlich, welche Befugnisse ihnen zustehen.

Die beiden Mängel kehren im Reglement von 1843 nicht wieder:

Die Befehlshaber der Kreuzer der Vertragsmächte prüfen jeden Fall einer Übertretung des Vertrags, der sich in den Meeresseilen, wo französische und britische Fischer gemeinsam dem Fang obliegen dürfen,[1]) ereignet hat. Liegt eine Vertragsverletzung vor, so dürfen sie das Fischerfahrzeug in den nächsten Hafen abführen. Hier wird die Übertretung genau festgestellt, wie sie sich aus den Erklärungen der interessierten Personen und den Zeugenaussagen der anwesenden Personen ergibt.[2])

Wenn die Übertretung nicht schwerer Natur ist, aber einem Fischer Schaden verursacht, so können die Befehlshaber der Kreuzer zwischen den beiden Parteien auf See einen Vergleich schließen. Wollen sich diese aber nicht ihrem Schiedsspruch unterwerfen, so können die Befehlshaber ihre Fahrzeuge in den nächsten Hafen abführen, wo (wie oben angegeben) Protokoll über die Übertretung aufgenommen wird.[3])

Jedes abgeführte Fahrzeug muß, nachdem die Übertretung festgestellt ist, zur Aburteilung in sein Heimatland zurückgeschickt werden, darf jedenfalls nicht länger als vier Tage in dem fremden Hafen zurückgehalten werden.[4])

Das von dem Marinekommissär bezw. Zollamtsdirektor eingesehene Protokoll ist von ihm an den Konsularagenten des Heimathafens des Schiffes zu senden, worauf dann dieser im Interesse des Geschädigten bei den zuständigen Gerichten seines Heimatlandes Klage zu erheben hat.[5])

---

[1]) Diese hat auch das Reglement in derselben Weise wie der Vertrag von 1839 bestimmt.

[2]) Art. 65.

[3]) Art. 66.

[4]) Art. 67.

[5]) Art. 68.

Das Reglement von 1843 geht nun noch einen Schritt weiter und führt auch die Strafen auf, die das zuständige Gericht des Delinquenten verhängen kann: Wegnahme und Vernichtung etwaig verwendeter verbotener Fischereigeräte, Geldbuße von 10 Franken bis zu 250 Franken, Gefängnis von zwei Tagen bis zu einem Monat.[1]) Dazu gibt das Reglement die Vertragsverletzungen an und schreibt vor, welche der (angeführten) Strafen bei den einzelnen Vertragsverletzungen zu verhängen ist.[2]) Nur die Strafen für das Verbrechen des Mords, wie überhaupt alle diejenigen, die vor dem Schwurgericht zur Aburteilung gelangen, werden im Reglement nicht namhaft gemacht. Sie sollen den Bestimmungen der Gesetzgebung des betreffenden Landes völlig überlassen bleiben.[3])

Fassen wir nun die Vorzüge des Reglements gegenüber dem Vertrag von 1839 zusammen:

Das Reglement bestimmt viel genauer als der Vertrag die Vorschriften über Registrierung und Bezeichnung der Fahrzeuge nach Namen, Heimathafen, Unterscheidungsbuchstaben- und Zahlen usw. Dadurch sollen die Fahrzeuge auf See weithin kenntlich gemacht und die Urheber von Beschädigungen usw. ohne Schwierigkeit ermittelt und zur Verantwortung gezogen werden können. Die Schleppnetzfischer, die imstande sind, die Ausübung der Treibnetzfischerei unmöglich zu machen, weist das Reglement an, wie sie sich auf See gegen die Treibnetzfischer zu verhalten haben, um Kollisionen mit ihnen zu vermeiden. Das Reglement verbietet, in See treibend gefundene Fischereigegenstände als herrenloses Gut anzusehen, wie dies üblich war; endlich bestimmt es genau die Befugnisse der Fischereikreuzer.

Bedenklich erscheint aber die Bestimmung des Reglements über die genau normierten, von den Gerichten des Heimatstaates des delinquierenden Fischerfahrzeugs zu verhängenden Strafen.

Der Normengebung eines Vertrags kann immer nur das unterliegen, was die nationale Gesetzgebung zu normieren außer-

[1]) Art. 71.
[2]) Art. 72 u. 73.
[3]) Art. 69 Abs. 2.

stande ist. Vertragsbestimmungen, die Gebiete hereinbeziehen, die die nationale Gesetzgebung ihrem eigenen Rechte unterordnen kann, sind überflüssig, ja sie können geradezu schädlich wirken, da sie, weil nicht den nationalen Willen zum Ausdruck bringend, nicht in den Rahmen der nationalen Gesetzgebung hineinpassen.

Es hätte demnach genügt, wenn die beiden vertragschließenden Staaten sich im Reglement verpflichtet hätten, die Übertretungen der Bestimmungen des Vertrags mit Strafen zu belegen, die Strafen aber — unabhängig voneinander — in ihren Gesetzen angedroht hätten.

Der Erfolg der Bestimmungen des Vertrags von 1843 war nur ein schwacher. Die Fischer beider Staaten kümmerten sich wenig darum. Viele französische Fischerfahrzeuge, die die britischen Küstengewässer aufsuchten, wurden von britischen Kreuzern abgeführt. Die französischen Fischer suchte man von den schottischen Küsten durch Aufstellung von Kanonenbooten zu verscheuchen. Aber auch die französischen Kreuzer führten manches britische, in französischen Küstengewässern fischende Fahrzeug ab.[1])

§ 5.

Der anglofranzösische Vertrag v. 11. 11. 1867.[2])

Den Fischern Schottlands war in den rücksichtslos die schottischen Küstengewässer ausbeutenden französischen Fischern eine schwere Konkurrenz erwachsen. Die britische Regierung wollte daher, daß in einem neu zu schließenden Vertrag mit Frankreich nicht nur die britischen Küstengewässer im Kanal (bis zu drei Seemeilen Entfernung von der niedrigsten Ebbenmarke) ausschließlich den Briten vorbehalten bleibe — das war in den Verträgen von 1839 und 1843 beschlossen —, sondern daß diese Bestimmung auf sämtliche britischen Küstengewässer ausgedehnt werde.

[1]) Reports for 1841.

[2]) Abdruck: Le Clercq, Recueil Bd. 9 S. 773.

Auf Initiative der britischen Regierung trat im Jahre 1867 eine gemischte Kommission — ein britischer und ein französischer Delegierter — zusammen „zur Modifizierung und Vervollständigung“[1]) der Verträge von 1839 und 1843.

Am 11. 11. 1867 wurde von den beiden Delegierten ein Vertrag unterzeichnet, in dem den erwähnten Wünschen der britischen Regierung über die Küstengewässer willfahren wurde. Sonst stimmt der Vertrag von 1867 mit dem von 1843 überein. In einer dem ersteren angefügten, von den Delegierten gleichfalls unterzeichneten „Erklärung“[2]) wurden die britischen und französischen Häfen angegeben, in denen die französischen bezw. britischen Fischer ihre Fische zum Verkauf einführen dürfen, vorausgesetzt, daß sie sich den in der Erklärung näher bezeichneten Vorschriften[3]) — besonders hinsichtlich des Passes — unterwerfen.

Die Ratifikation des Vertrags von 1867 wurde vollzogen, und die Ratifikationsurkunden sind am 14. 1. 1868 in Paris ausgetauscht worden. Damit ist der Vertrag perfekt und für die beiden Staaten rechtsverbindlich geworden.

Die beiden Staaten hatten sich auch verpflichtet, den Vertrag zu publizieren.[4]) Aber trotzdem ist weder in Frankreich noch in England jemals eine Publikation erfolgt. Der Grund davon liegt in der britischen Staatsverfassung.

In Großbritannien ist der Abschluß von Staatsverträgen, gleichgültig welcher Art, unabhängig von parlamentarischer Mitwirkung.[5]) Demgemäß erfolgt auch die Mitteilung eines Staats-

---

[1]) a. a. O.

[2]) Le Clercq, Recueil Bd. 9 S. 783ff.

[3]) Art. 31.

[4]) Art. 39.

[5]) „It is a peculiar function of sovereignty to make treaties, leagues and alliances with foreign states or princes; and by the law of nations it is essential to the validity of a treaty that it be made by the sovereign power, for then it binds the whole community. In England the sovereign power is vested exclusively in the crown. Whatever engagements or contracts the sovereign enters into, no other power within the kingdom can legally delay, resist or annul“ (Todd, On parliamentary Government in England Bd. 1 S. 609ff.).

vertrags an das Parlament — wenn eine solche überhaupt stattfindet — immer erst nach geschehener Ratifikation.[1])

Findet die Zustimmung des Parlaments zum Abschluß eines Vertrags nicht statt, so spricht man von unvollständiger Ratifikation.

Eine unvollständige Ratifikation liegt auch in dem Abschluß des Vertrags von 1867 vor: er ist dem britischen Parlament nicht vorgelegt worden; es hat denn auch kein Ausführungsgesetz zum Vertrag erlassen, wohl deswegen, weil es nicht allen Vorschriften des Vertrags seine Zustimmung erteilt hätte.[2])

Da nun aber erst nach der Publikation des Vertrags von 1867 die Verträge von 1839 und 1843 erlöschen sollten,[3]) sind die beiden letzteren in Geltung geblieben.[4])

2.

§ 6.

Der anglobelgische Vertrag v. 22. 3. 1852.[5])

Nicht nur französische Fischer wagten sich in die schottischen Küstengewässer, sondern auch belgische; ja sie fuhren in schmale schottische Buchten und ankerten sogar manchmal in schottischen Häfen.

Darüber hatte schon 1848 das Amt für die britischen Fischereiangelegenheiten dem britischen Handelsamt einen Bericht gemacht und gebeten, dem Fischen der Belgier in den britischen Küstengewässern und Buchten einen Damm entgegenzusetzen.

---

[1]) Dagegen bedarf es der indirekten Mitwirkung des Parlaments zur Ausführung der Staatsverträge, sofern diese auf irgendeine Weise in die Machtbefugnisse des Parlaments eingreifen, sei es, daß es sich um eine Änderung der Gesetzgebung oder um eine Bewilligung von Geldmitteln handelt.

[2]) Natürlich wurde auch dann in Frankreich der Vertrag nicht publiziert; denn die Nichterfüllung des Vertrags durch den einen Kontrahenten berechtigt den anderen, sich von seiner Verpflichtung als befreit zu erachten. (Bonfils a. a. O. S. 450).

[3]) Art. 41.

[4]) Bonfils a. a. O. S. 316 Anm. 1.

[5]) Im folgenden habe ich mich an Fulton (a. a. O. S. 617ff.) gehalten.

Dagegen erhoben die belgischen Fischer Einspruch, und die belgische Regierung sah in dem Ansinnen des britischen Fischereiamts eine bevorstehende Schmälerung ihrer von alters her geübten Rechte. Sie präsentierte 1850 der britischen Regierung ein den Bewohnern Brügges von Karl II. von England gewährtes Patent, das diesen die Ausübung des Fischfangs in den britischen Küstengewässern gewährleistete. Daraufhin wurde den Belgiern für das Jahr 1851 das Recht hierzu erteilt, gleichzeitig jedoch bestimmt, daß es nach Ablauf dieses Jahres erlöschen solle. Wegen letzterer Anordnung kam die belgische Regierung mit der britischen in Konflikt, der durch einen Vertrag zwischen beiden Staaten v. 22. 3. 1852 beigelegt wurde. In diesem Vertrag wurde bestimmt, daß die belgischen Fischer dieselben Fischereirechte an den britischen Küsten genießen sollen, die dem meistbegünstigten Staate in Zukunft von Großbritannien würden eingeräumt werden. In gleicher Weise wurden in dem Vertrag die Rechte der britischen Untertanen an den belgischen Küsten bestimmt. Als die belgische Regierung aber auch nach Abschluß des Vertrags von 1852 an die britische Regierung das Ansuchen stellte, den belgischen Fischern den Fang in den britischen Küstengewässern noch über das Jahr 1851 hinaus zu gestatten, war die britische Regierung in der Tat bereit, diesem Ansuchen nachzukommen: sie verlängerte dieses Fischereirecht bis Ende des Jahres 1853.

Zweites Kapitel.

Der Kollektivvertrag über die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer v. 6. 5. 1882.

§ 7.

Vorbemerkung.

Calvo[1]) und Bonfils[2]) geben eine kurze Notiz darüber, daß im November 1868 und im Dezember 1874 in zwei Ver-

[1]) a. a. O. Bd. 1 S. 482.
[2]) a. a. O. S. 317.

trägen zwischen dem Norddeutschen Bund bezw. dem Deutschen Reich und Großbritannien den britischen Fischern, die häufig die deutschen Küstengewässer aufsuchten,[1]) nur ausnahmsweise (in Fällen höherer Gefahr, besonders in Seenot) die Überschreitung der Grenzen derselben, die drei Seemeilen von der niedrigsten Ebbenmarke aus sich erstrecken, gestattet worden sei. Auffällig ist, daß keiner der beiden Schriftsteller die Quelle angibt, aus der diese Notiz stammt, oder darauf hinweist, wo diese Verträge abgedruckt sind. Da sie sich im Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes und im Reichsgesetzblatt nicht finden, glaube ich nicht, daß sie jemals abgeschlossen worden sind. Diese Behauptung stützt sich aber auch darauf, daß zwei britische Bekanntmachungen desselben Inhalts wie die angeblich abgeschlossenen Verträge an die britischen Fischer ergangen sind, und zwar die eine im November 1868, welche sich bei Perels[2]) und Hertslet[3]) findet, die andere im Dezember 1874[4]) — genaueres Datum fehlt beiden[5]) —, die sich nur bei Hertslet[6]) findet, dann aber auch auf eine private Mitteilung des Auswärtigen Amts in Berlin, dahin lautend, daß in den Jahren 1868 und 1874 besondere Vereinbarungen über die genannte Materie nicht abgeschlossen worden sind.

§ 8.

Die Vorgeschichte des Vertrags von 1882.

Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts hatten im britischen Handelsamt die Beschwerden britischer Fischer in der Nordsee — im freien Meer — an Umfang zugenommen:

---

[1]) Perels, Das internat. öffentl. Seerecht der Gegenwart S. 40.

[2]) Das internat. öffentl. Seerecht der Gegenwart S. 38.

[3]) a. a. O. Bd. 14 S. 1055 ff.

[4]) Pradier-Fodéré (a. a. O. Bd. 5 S. 620) erwähnt kurz ein „arrangement" zwischen Großbritannien und Deutschland.

[5]) 1880 und 1891 sind diese durch zwei weitere britische Bekanntmachungen ersetzt worden (nach einer privaten Mitteilung des Auswärtigen Amts in Berlin auf meine Anfrage).

[6]) a. a. O. Bd. 5 S. 1057 ff.

Tätlichkeiten würden von ihnen gegen britische Fischer begangen, Netzraub und der so verhängnisvolle Branntweinhandel getrieben.

Infolge dieser sich häufenden Beschwerden ernannte im Auftrag des Staatssekretärs der Unterstaatssekretär A. F. O. Liddell den mit Fischereiangelegenheiten vertrauten W. H. Higgin, eine Untersuchung über die in den Beschwerden der Fischer berührten Zustände in der Nordsee zu führen.[1])

Higgin hat hierauf vom 15. 3. bis 30. 9. 1880 in einer Anzahl von Städten an der Ostküste Englands nicht weniger als 113 Fischerfahrzeugbesitzer, Fischer, Strandaufseher (Receiver of Wreck), Hafenpolizeidetektive, Kapitäne von Handelsschiffen, Marineoffiziere, Anwälte und Sekretäre von Seeversicherungsgesellschaften, Agenten, Fischhändler, Matrosen und Segelmacher eidlich vernommen über die in Frage stehenden Zustände.

Die Aussagen fast aller dieser Leute gipfeln in dem Wunsche, daß man diesen schlimmen Zuständen durch eine Konvention zwischen England, Holland und Belgien entgegentreten möge.

Freilich sind nur die Aussagen von Engländern berücksichtigt, aber die Regierungen aller übrigen an der Nordseefischerei beteiligten Staaten, sagt Imbart-Latour,[2]) hätten dieselben Beschwerden von den im Fischereigewerbe beschäftigten Personen hören können, wenn sie, wie die britische Regierung, bei ihnen eine Umfrage gehalten hätten.[3])[4])

Die Aussagen der von Higgin vernommenen Leute sind sehr bedeutsam. Es seien deshalb einige hier (im Auszug)

---

[1]) Der Brief, in dem Higgin (zum „Kommissär") ernannt wurde, ist abgedruckt in Higgin, Report S. 3.

[2]) a. a. O. S. 64.

[3]) De Ryckere sagt (a. a. O. S. 22): „Die Lage (der Nordseefischer) war unerträglich geworden. Die Konflikte zwischen Schleppnetz- und Treibnetzfischern hatten die schärfsten Formen angenommen. Die Beschwerden der Interessenten waren in allen Ländern gang und gäbe. Es entstand die wichtige Aufgabe, dieser so heftigen Störung ein Ende zu machen, damit die Welt der Seefischerei wieder zur Ruhe komme."

[4]) Die holländische Regierung hatte sich im Mai 1876 bei der britischen Regierung über die von britischen Fischern gegen holländische in der Nordsee begangenen Tätlichkeiten beschwert.

wiedergegeben, und zwar zunächst die des Fischerfahrzeugbesitzers Robert Manthorpe:[1])

„Im November 1875 verlor das Fahrzeug ‚Isabella' durch ein fremdes Fischerboot 25 der zum Fang ausgesetzten Treibnetze[2]) mit Tauen und Kompassen. Der Kapitän konnte kein Abzeichen an dem fremden Schiff erblicken — falls es überhaupt ein solches trug. Am folgenden Morgen — der Verlust geschah während der Nacht — waren zwei oder drei Scheppnetzfahrzeuge fremder Nationalität in unserer Nähe; aber es war kein britisches darunter . . . Meine Netze bekam ich nie wieder zurück, wie ich hörte, hat man sie nach Ostende gebracht, und sind sie einmal dort, so hat es keinen Wert sie zurückzuverlangen: man schneidet dort die Taue von den Netzen ab und beansprucht einen so hohen Finderlohn, daß es auf dasselbe

[1]) Higgin, Report S. 17ff.

[2]) Die Hochseefischerei in der Nordsee erfordert zwei verschiedene Arten von Netzen, nämlich das Schleppnetz (chalut, net traversier; trawl) und das Treibnetz (net dérivant; drift net). Das Schleppnetz in seiner älteren Form, die bis Mitte der neunziger Jahre allgemein im Gebrauch war, war ein sogen. Baumnetz (beam-trawl), d. h. das eigentliche Netz wurde durch einen mächtigen Baum von 20 m Länge offen gehalten. An seinem Ende waren schwere Bügel angebracht, woran die Fortsätze eines gabelförmig geteilten Taues befestigt waren. Heute ist der Baum noch wenig im Gebrauch. Um die Mitte der neunziger Jahre wurde der schwere und unhandliche Baum, der den Zweck hatte, das Netz offenzuhalten, durch die Scherbretter ersetzt, die, auf dem Prinzip des Parallelogramms der Kräfte beruhend, im Wasser „auseinanderscheren", durch Beschwerung am Boden gehalten und die Bewegung des Schiffes über dem Boden gezogen werden. Mit dem Schleppnetz werden Fische gefangen, die sich auf dem Meeresboden aufhalten, wie Steinbutt, Zungen, Schollen usw. aber auch Schellfische.

Die Treibnetze bilden, wenn sie ins Meer gelassen sind, eine sehr lange senkrecht stehende Wand, welche, an Korken befestigt, unter der Oberfläche des Meeres schwimmt und auf diese Weise den heranziehenden Fischzügen den Weg versperrt, so daß sie mit den Kiemen in den Netzmaschen hängen bleiben und mit dem Netz zusammen an Bord geholt werden. — Die Treibnetze sind meist 30 m lang und 15 m breit. Eine Netzfleet — d. i. etwa 100 Netze — kostet ungefähr 15000 Mk. — Zum Fang, der nur nachts stattfindet, wird immer nur ein Fleet ins Wasser gelassen, nicht etwa einzelne wenige Netze. — Das Treibnetz wird für Fische verwendet, die scharenweise auftreten, besonders für Heringe und Makrelen.

hinausläuft, als hätte man die Netze verloren. Auch Tauwerk (am Schiff) war mir durchschnitten worden, ich glaube durch einen ‚devil'[1]) . . . Im Oktober 1880 verlor die ‚Hosanna' (in der geschilderten Weise) 65 Treibnetze durch Schleppnetzfahrzeuge, und zwar durch fremde, wie mir der Kapitän erzählte. — Am 29. 10. 1879 verlor ich 95 Netze und sonstige zur Ausrüstung meines Fahrzeugs ‚Isabella' gehörige Geräte, die durch ein fremdes Schleppnetzfahrzeug durchschnitten wurden, als wir ungefähr 25 Meilen östlich von Lowestoft (in Suffolk) entfernt waren . . . Ob dieses Fahrzeug irgendeine Nummer trug, kann ich nicht sagen. Mein Verlust an Netzen und Geräten beziffert sich in diesem Fall auf 250 Pfd. Sterl. — Im Jahre 1874 war ich Leiter der Southwolder Fischereigesellschaft, die durch fremde Schleppnetzfahrzeuge gewaltigen Schaden erlitt: Einmal wurden 70 der Gesellschaft gehörige Netze durchschnitten; der Schaden betrug 30 Pfd. Sterl. und außerdem konnte sie fünf Tage auf See nicht fischen lassen. Ein anderes Mal — im Dezember 1874 — fuhr ein Schleppnetzfahrzeug durch die Treibnetze dieser Fischereigesellschaft hindurch,[2]) so daß sie 120 davon einbüßte und einen Verlust von 250—300 Pfd. Sterl. erlitt. — Als im Oktober oder November 1874 das der genannten Gesellschaft gehörige Heringsfahrzeug ‚Beatrice' etwa 7 Meilen von Kessingland — 4 Meilen südöstlich von Lowestoft gelegen — entfernt fischte, wurden ihm die Netze von einem ‚devil' glatt durchschnitten. 120 davon waren verloren, 50 wurden zurückgebracht und dafür 10 Pfd. Sterl. Bergelohn gezahlt. So erlitt die Gesellschaft einen Verlust von 160 Pfd. Sterl." — Hierauf spricht Manthorpe von den schweren durch die Branntweinschänken angerichteten Schäden, deren Treiben unten[3]) besonders betrachtet werden soll. „Wenn Netze", sagt Manthorpe, „in holländische oder belgische Häfen gebracht werden, so wiegt die Mühe und die Ausgaben, sie wieder zu bekommen, nicht den Wert der Netze auf. Wenn Netze von einem Fischer irgend eines Staates in See auf-

[1]) Instrument, das von den Schleppnetzfischern zum Zerschneiden der Treibnetze verwendet wurde (s. unten S. 42 f.).

[2]) S. unten S. 41 f.

[3]) S. 70 ff.

gefunden werden, so sollte er eine bestimmte feste Summe Bergelohn für jedes Netz verlangen dürfen. Holländische und belgische Fahrzeuge sollten genau so numeriert sein wie die englischen und französischen.[1]) Zwischen England, Holland und Belgien sollte eine ähnliche Konvention vorhanden sein, wie sie schon seit langer Zeit zwischen England und Frankreich über die Fischerei im Kanal existiert. Dann würde den oben beschriebenen Praktiken ein Riegel vorgeschoben werden. . . . Wir haben Gesetze, die die Ordnung an der Küste aufrecht erhalten, wir wollen auch eine Seepolizei".

Die Aussagen Manthorpes zeigen deutlich, welch große Unsicherheit auf See in der Treibnetzfischerei durch die Schleppnetzfischer eingetreten war.

Ein anderer der von Higgin vernommenen Leute, ein Strandaufseher, bekundete unter anderm,[2]) daß drei britische Treibnetzfischer von einem französischen Schleppnetzfischer auf See mittels des „devil" schwer verwundet worden seien. Auch er sagt, nur eine Konvention könne bei solchen Übelständen Abhilfe schaffen, und wünscht die internationale Festsetzung des Bergelohns.

James John Butcher Capps berichtet u. a. folgendes[3]): Mein Treibnetzboot „John" fischte am 23. 10. 1873 18 Meilen südlich von Lowestoft. Ein Boulogner Treibnetzfischer, dessen Boot B 911 bezeichnet war, fuhr in meine Netze, durchriß sie und nahm acht Stück aus der Netzfleet heraus, und das geschah, als er seine Netze noch gar nicht ins Meer gelassen hatte, so daß er nicht sagen kann, ich hätte meine Netze nicht in gehöriger Entfernung von seinen gehalten. Mein Verlust betrug 10 Pfd. Sterl. Ein anderer Fall ereignete sich am 10. 11. 1879, 24 Meilen von Yarmouth (Norfolk) entfernt. Wir waren im Begriff, die Netze unseres Treibnetzbootes „Surprise" hereinzuziehen, als das Schleppnetzboot „Victorine", das sein Schleppnetz nicht im Meer hatte, in meine Netze hineinsegelte und sie mit Messern

[1]) s. oben S. 9/10.
[2]) Higgin, Report S. 16.
[3]) Higgin, Report S. 25.

zu zerschneiden begann. Dann zogen die Schleppnetzfischer diese so zerschnittenen Netze in ihr Boot. Als meine Mannschaft das Treiben der Schleppnetzfischer sah, ließ sie ein kleines Boot ins Wasser und suchte dicht an deren Fahrzeug heranzukommen. Aber bevor sie das konnten, prasselte ein Hagel von Steinen und Drohungen auf sie nieder. Mein Verlust an Netzen betrug 10 Pf. Sterl.

In welch verbrecherischer Weise die fremden Schleppnetzfischer zuweilen vorgingen, zeigt typisch der folgende Fall, den William Porter, Besitzer von Fischerfahrzeugen, dem Kommissar Higgin berichtete[1]):

„Charles Olly, der Kapitän des Treibnetzbootes ‚Little Polly', erzählte mir, daß am 27. 10. 1879, gegen 7 Uhr abends ein Schleppnetzfahrzeug auf seine Treibnetze zugefahren sei; er habe sich damals 20 oder 30 Meilen östlich von Lowestoft befunden; als er das Schleppnetzfahrzeug herankommen sah, sei er mit vier Leuten aus der Mannschaft in einem kleinen Boote in dessen Nähe herangerudert, um dem Kapitän zu bedeuten, den Treibnetzen auszuweichen und sein Schleppnetz klarzumachen (d. h. aus dem Wasser zu nehmen). In zwei Bootslängen Entfernung vom Schleppnetzfahrzeug habe er genau erkannt, daß es das Ostender Schiff ‚Trois amis. O 63' sei. Da habe jemand vom Schleppnetzfahrzeug einen Schuß abgegeben. Dieses sei dann durch die Treibnetze einmal hindurchgefahren und nach zehn Minuten ein zweites Mal; dabei habe es erst 80 und dann 88 Netze zerrissen. Am anderen Morgen habe er am Bug des Schleppnetzfahrzeugs wieder den Namen ‚Trois amis' gelesen, das Zeichen O 63 sei während der Nacht mit weißblauer Farbe unleserlich gemacht worden".[2])

Die Aussagen der von Higgin eidlich vernommenen Leute zeigen die Hauptübelstände, welchen abgeholfen werden mußte[3]):

1. die Verluste an Netzen, welche die Schleppnetzfischer den Treibnetzfischern zufügen;

---

[1]) a. a. O. S. 25.

[2]) Ein Kniff des Schleppnetzfahrzeugs, der seine Identität nachzuweisen verhindern sollte.

[3]) vgl. auch Higgin, Report S. 6ff.

2. Kollisionen der großen gedeckten mit den im Nachteil befindlichen kleinen ungedeckten Fahrzeugen, welche der Treibnetzfischerei obliegen;[1])

3. böswillige Zerstörung der Treibnetze durch Schleppnetzfischer mit dem „devil";

4. die Schwierigkeiten und Kosten bei Wiedererlangung verlorener Netze und sonstiger Fischereigeräte;

5. Vermögen, Charakter, Leib und Leben der Fischer schwer beeinträchtigende Gewerbe des Nordseebranntweinhandels.

Der genannte Kommissär der britischen Regierung faßt das Resultat der von ihm angestellten Untersuchung in folgenden Sätzen zusammen:

1. Schwerer Nachteil und Schaden ist den Netzen und Gerätschaften der englischen Treibnetzfischer in der Nordsee durch französische, belgische und holländische Grundschleppnetzfischer zugefügt worden.[2])

2. Es existiert keinerlei Übereinkunft, durch welche Ordnung in den Betrieb der Nordseefischerei gebracht würde.[3])

3. Eine Übereinkunft, wie sie 1868 zwischen England und Frankreich in Kraft treten sollte, würde eine vorzügliche Grundlage bilden für ein Abkommen zwischen England, Frankreich, Belgien und Holland.

4. Solange eine derartige internationale Übereinkunft nicht herbeigeführt sein wird, werden Ausschreitungen und Unord-

---

[1]) s. unten S. 41 f.

[2]) Den Schaden (durch Verlust oder Beschädigung von Treibnetzen durch Schleppnetzfischer) hat Higgin nach den Aussagen der Geschädigten berechnet für

		£	sh
Lowestoft	auf	3043	15
Great Yarmouth	„	367	8
Scarborough	„	921	00
Blyth	„	40	00
	Zusammen	4372	3

[3]) In der Einleitnng zu seinem Bericht sagt Higgin darüber: „the state of the law so far as regards the acts and defaults of foreigners in the North-Sea is a complete blank and those interested in the fisheries very bitterly complain of this anomalous condition of things, which is indeed perplexing and most undesirable" (a. a. O. S. 8).

nungen, wie sie die Untersuchung festgestellt hat, nicht zu verhindern sein; ein internationales Gesetz (international law) ist daher dringend notwendig.

5. Die Befolgung eines derartigen Vertrags müßte durch Fischereikreuzer jedes der beteiligten Staaten überwacht werden.

6. Es müßten Mittel gefunden werden, um den Handel der fahrenden Branntweinschänken aus der Nordsee zu verbannen.

7. Alle Fischerfahrzeuge jeder Nationalität sollten am Bug und Großsegel mit Nummern und Buchstaben von hinreichender Größe versehen sein, damit man sie auf angemessene Entfernung unterscheiden kann.

Diese Vorschläge des Kommissärs Higgin sind durch die Verträge v. 6. 5. 1882 und v. 16. 11. 1887 verwirklicht worden.

Es kann nicht wundernehmen, daß angesichts des Higginschen Berichts die britische Regierung die Initiative ergriff, um gegen die erwähnten Ausschreitungen auf See Abhilfe zu schaffen.

Welche Wirkung dieser Bericht vom März 1880 auf die britische Regierung ausgeübt hat, ist daraus zu ersehen, daß sie bereits anfangs Mai desselben Jahres der holländischen Regierung den Vorschlag machte, Holland und Großbritannien sollten einen Vertrag schließen, um eine wirksame Fischereipolizei im Kanal zu schaffen.

Auf diesen Vorschlag der britischen Regierung hin hat der holländische Handelsminister Klerck an die Nordseestaaten Einladungen ergehen lassen, sich auf einer Konferenz im Haag vertreten zu lassen, um zu den Übelständen in der Nordsee Stellung zu nehmen.

Zu dieser Konferenz haben alle Nordseestaaten Delegierte entsandt, und zwar[1])

Deutschland: den Kapitän zur See Donner, den Ersten Bürgermeister von Emden Fürbringer und den Inspektor der Vereinigten Seeversicherungsgesellschaften in Bremen Steengrafe;

Belgien: den außerordentlichen Gesandten Orban und den Generalinspektor der Marine Michel;

Dänemark: den Kapitän zur See Bruun;

---

[1]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 505 f.

Frankreich: den Admiral Bigrel und den Marinekommissär Mancel;

Großbritannien: den Direktor der Handelsabteilung im Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten Kennedy und den Vizesekretär im Handelsamt Trevor;

die Niederlande: den Präsidenten des Seefischereiamts Rahusen und den Sekretär dieses Amts und Professor der Universität Leiden Buys;

Schweden: den Direktor des Kgl. Naturhistorischen Museums Professor Smitt;

Norwegen: den Kapitänleutnant Breteville.

Außerdem werden in dem Protokoll über die Konferenzverhandlungen als „anwesend" — nicht als„ plénipotentiaires" wie die genannten Delegierten — bezeichnet[1]): Finanzminister Baron Lijnden von Sandenburg und Handelsminister Klerck, die beide im Auftrag der holländischen Regierung erschienen waren.

Die Konferenzverhandlungen verliefen in zwei Perioden: vom 8. bis 29. 10. 1881 und vom 4. bis 6. 5. 1882. Zum zweiten Teil der Konferenz waren fünf andere Delegierte erschienen als zum ersten und nur zwölf gegen vierzehn zum ersten Teil. Die Delegierten während der zweiten Periode waren: Schmidthals und Donner (Deutschland), Baron Anethan und Orban (Belgien), Graf Lefèbvre de Béhaine und Mancel (Frankreich), Bruun (Dänemark), Rochussen und Rahusen (Holland), Kennedy und Trevor (Großbritannien) und Burenstam (Schweden und Norwegen).

Als offizielle Kongreßsprache galt das Französische, doch wurde es den Delegierten überlassen, sich auch der deutschen oder englischen Sprache zu bedienen.[2])

Der erste Teil der Konferenz umfaßte 13 Sitzungen, der zweite Teil nur zwei.

Am 6. 5. 1882 wurde von zwölf Delegierten ein Vertrag unterzeichnet, von denen elf während des zweiten Teils der Konferenzverhandlungen anwesend waren.[3]) Nicht unterzeichnete

---

[1]) a. a. O. S. 506.

[2]) a. a. O. S. 509.

[3]) Es unterzeichnete auch der britische Delegierte Stuart, obgleich er dem zweiten Teil der Verhandlungen nicht beigewohnt hatte.

der Delegierte von Schweden und Norwegen. Er begründete es damit, daß einige Bestimmungen des Vertrags mit den Gesetzen von Schweden und Norwegen in Widerspruch stünden und seine Regierung dadurch verhindert wäre, sich auf die Anordnungen des Vertrags zu verpflichten, bevor sie die Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften zur Änderung der betreffenden Gesetze erhalten habe; sie behalte sich jedoch vor, dem Vertrag beizutreten, sobald die Umstände es gestatten würden.[1][2])

Für Norwegen hat der Vertrag nur geringes Interesse, da die norwegischen Fischer den Fang hauptsächlich in den Fjords und außerhalb der durch den Vertrag bestimmten Grenzen der Nordsee ausüben.

Von allen anderen auf der Konferenz vertretenen Mächten, nämlich Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Belgien, Holland und Dänemark, ist der Vertrag ratifiziert worden. Die Ratifikationsurkunden sind am 15. 3. 1882 im Haag ausgetauscht worden.

Beim Austausch der Ratifikationsurkunden ist auf Grund des Art. 39 Abs. 1 des Vertrags der Tag des Inkrafttretens desselben auf den 15. 5. 1884 festgesetzt worden.[3])

Das deutsche Ausführungsgesetz ist am gleichen Tage in Kraft getreten.[4]) Schweden und Norwegen ist das Recht vorbehalten, dem Vertrage beizutreten, sowohl für beide Staaten gemeinsam als auch für jeden besonders.[5])

Dieser Beitritt ist der holländischen Regierung mitzuteilen, welche die übrigen vertragschließenden Staaten davon in Kenntnis setzen wird.[6])

Der Vertrag wurde im Reichsgesetzblatt 1884 [7]) verkündet.[8])

---

[1]) a. a. O. S. 554.

[2]) Beitritt ist bis jetzt nicht erfolgt. Die Anführung von Schweden unter den „beteiligten Staaten" bei Zorn, Staatsrecht des Deutschen Reiches Bd. 2 S. 834 ist unrichtig.

[3]) RGBl. 1884 Nr. 13 S. 48; s. Anh. S. 101.

[4]) Es datiert v. 30. 4. 1884 (RGBl. Nr. 13 S. 48).

[5]) Zusatzartikel zum Vertrag.

[6]) a. a. O.

[7]) Nr. 11 S. 25ff. (deutsch und französisch).

[8]) Der Vertrag ist mit Bezugnahme auf Art. 26 benannt „Vertrag betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küsten-

Durch die Erklärung der vertragschließenden Mächte vom 1. 2. 1889 [1]) ist der Abs. 5 des Art. 8 des Vertrags einer Änderung unterzogen worden.[2])

Nach Art. 2 dieser Erklärung sollte der Austausch der Ratifikationen derselben baldtunlichst im Haag erfolgen und dabei der Tag des Inkrafttretens der Erklärung festgesetzt werden: Der Austausch der Ratifikationen erfolgte am 21. 12. 1889, der Tag des Inkrafttretens wurde auf den 21. 2. 1890 bestimmt.[3])

Im Vertrag (Art. 39) ist bestimmt, daß er vom Tag des Inkrafttretens an (das ist der 15. 5. 1884) fünf Jahre in Kraft bleiben soll, und falls keiner der vertragschließenden Staaten zwölf Monate vor dem Ablauf dieser fünf Jahre kündigt, gilt er auf ein Jahr verlängert und so fort von Jahr zu Jahr. Kündigt dagegen ein Staat den Vertrag, so bleibt er unter den übrigen Vertragsstaaten solange in Geltung, als sie ihn nicht ebenfalls kündigen.

Da keiner der beteiligten Staaten bisher vom Vertrage zurückgetreten ist, ist er bis heute wirksam.

Mit dem Vertrag war aber die Arbeit der Konferenz noch nicht abgeschlossen. Es wurden vielmehr nach eingehenden Erörterungen in der 6. Sitzung von den Delegierten der acht vertretenen Staaten in der 13. Sitzung acht Protokolle[4]) ausgefertigt und unterzeichnet, in denen sie den Wunsch an ihre Regierungen

---

gewässer". Abdruck: NRG. II s. Bd. 15 S. 568ff.; Perels, Das allgem. öffentl. Seerecht im Deutschen Reich S. 263ff.; gekürzt auch bei Fleischmann a. a. O. S. 178ff., s. Anhang S. 88ff.; kurze Übersicht bei Liszt, Das Völkerrecht S. 280ff.; Bonfils a. a. O. S. 316ff.; Ullmann a. a. O. S. 329; de Ryckere a. a. O., bes. Kap. 4 u. 5; Calvo a. a. O. Bd. 1 S. 482f.; Imbart-Latour a. a. O. S. 64ff.; David a. a. O. S. 83ff.; Stoerk a. a. O. S. 505ff.; Renault in der RDJ. Bd. 14 S. 619f.; Ph. Zorn a. a. O. Bd. 2 S. 827f. u. 833f.; Pradier-Fodéré a. a. O. Bd. 5 S. 624ff.; Nys a. a. O. Bd. 1 S. 509f.

[1]) Abdruck: RGBl. 1890 S. 5.

[2]) s. den Inhalt der Erklärung unten S. 39f.

[3]) vgl. Stenglein a. a. O. S. 24 Anm. 1; Fleischmann a. a. O. S. 180 Anm. 4.

[4]) s. NRG. II s. Bd. 9 S. 546f.

zum Ausdruck brachten, von der Konferenz ergebnislos beratene Fragen[1]) auf internationalem Wege bald zur Lösung zu bringen.

Dies geschah denn auch wenige Jahre später.[2])

§ 9.

Die Verhandlungen und Beschlüsse der Haager Konferenz von 1881/82.

Die Konferenz wurde am 8. 10. 1881 mit einer Rede des holländischen Ministers Klerck eröffnet.[3]) Er gab eine kurze Schilderung der schlimmsten Mißbräuche im Betriebe der Fischerei im freien Meer in der Nordsee und machte die Delegierten darauf aufmerksam, daß die britische Regierung als Grundlage für die von der Konferenz zu treffenden Anordnungen das „Draft Memorandum" aufgestellt habe, das im Prinzip die Bestimmungen des Vertrags von 1867[4]) enthalte, soweit sie sich auf die Konflikte zwischen Fischern und die von den Schiffen zu tragenden Unterscheidungszeichen bezögen.

Das Draft Memorandum[5]) war den Regierungen der vertretenen Staaten vor Zusammentritt der Konferenz (wohl von der britischen Regierung) übermittelt worden.[6])

„Wenn die Konferenz", sagte Klerck,[7]) „ihren Zweck erreicht haben wird, wird sie einen ausgezeichneten Dienst einem Gewerbe erwiesen haben, das von größter Bedeutung ist für alle die Staaten, die sich hier vertreten zu lassen uns die Ehre erwiesen haben."

Auf den Vorschlag des britischen Delegierten Kennedy wurde das Präsidium einem Delegierten Hollands, Rahusen, übertragen.[8])

---

[1]) s. unten S. 62 f.

[2]) s. S. 63.

[3]) a. a. O. S. 506 f.

[4]) s. oben S. 14 ff.

[5]) Es war mir nicht zugänglich.

[6]) In Deutschland war es durch eine vom Reichskanzler berufene Kommission begutachtet worden.

[7]) a. a. O. S. 508.

[8]) a. a. O.

Die Konferenz nahm das Draft Memorandum als Basis der Verhandlungen. Die darin aufgestellten Punkte sollten der Reihe nach diskutiert und daneben „Fragen allgemeiner Art, wie sie sich gerade ergeben", debattiert werden.[1]) Die Konferenz hat sich aber auch, wie sich zeigen wird, in vielen Punkten an den anglofranzösischen Vertrag von 1843 gehalten.

I. Zunächst hatte sie das Geltungsgebiet zu bestimmen, innerhalb dessen die Vertragsvorschriften ihre Wirkung äußern sollen.

Hinsichtlich der Ostgrenze der Nordsee müsse man, so meinte der Präsident Rahusen,[2]) das Skager Rack ausschließen, da die Fischerei dort nicht international, sondern in den Händen der Uferstaaten sei. Was die Nordgrenze anbetreffe, so halte er dafür den 60. Breitegrad als geeignet.

Die Konferenz einigte sich jedoch auf den 61. Grad. Über den 61. Grad hinaus findet ein Zusammentreffen der Fischer der verschiedenen Nationen nur selten statt;[3]) dann aber würde auch die Beherrschung eines größeren Gebietes zu große Anforderungen an die kontrollierenden Fischereikreuzer stellen.

Fassen wir nun die Bestimmungen der Konferenz über die Grenzen der Nordsee zusammen.

---

[1]) a. a. O. S. 509.

[2]) a. a. O.

[3]) Außerhalb dieser Grenze ist der Fischfang völlig frei. Doch besteht ein (1902 in London ratifizierter) Vertrag zwischen England und Dänemark, der die Ausübung der Fischerei zwischen den Faröern und der Insel Island regelt, und zwar hat der Vertrag Geltung für den Meeresteil, der begrenzt wird durch den 27. Grad östlicher Länge, den 67. Grad nördlicher Breite und den Meridian des Leuchtfeuers von Nord-Unst (Shetlandinseln). Er reserviert die Küstenfischerei in dem Gebiete bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze in der Längenausdehnung der Insel Island und der Faröer den Dänen. (In den Streitigkeiten mit den Niederlanden [1739—1751] beanspruchte Dänemark das Recht der Küstenfischerei an diesen Inseln in einer Entfernung von 4 Meilen.) In seinen sonstigen Bestimmungen schließt sich der Vertrag eng an die des Vertrags über die Fischereipolizei in der Nordsee von 1882 an. (Abdruck englisch-dänisch im Recueil International des Traités du XXe Siècle S. 53 ff.)

Diese sind:

1. im Norden der 61. Grad nördlicher Breite;
2. im Osten und Süden die norwegische Küste zwischen dem 61. Grade nördlicher Breite und dem Leuchtturm von Lindesnaes (Norwegen); eine gerade Linie, die man sich vom Leuchtturm von Lindesnaes nach dem Leuchtturm von Hanstholm (Dänemark) gezogen denkt; die Küsten Dänemarks, Deutschlands, der Niederlande, Belgiens und Frankreichs bis zum Leuchtturm von Gris Nez (bei Boulogne);[1])
3. im Westen eine gerade Linie, die man sich von dem Leuchtturm von Gris Nez nach dem östlichen Feuer von South Foreland (England) gezogen denkt; die Ostküsten von England und Schottland; eine gerade Linie, welche Duncansby Head (Schottland) mit der Südspitze von South Ronaldsha (Orkney-Inseln) verbindet; die Ostküsten der Orkney-Inseln; eine gerade Linie, welche das Feuer von North Ronaldsha (Orkney-Inseln) mit dem Feuer von Sumbugh Head (Shetland-Inseln) verbindet; die Ostküsten der Shetlandinseln; der Meridian des Feuers von North Unst (Shetlandinseln) bis zum 61. Grad nördlicher Breite (Art. 4 des Vertrags).

Küstengewässer und Buchten. Es ist klar, daß das Geltungsgebiet, innerhalb dessen der Fischereivertrag seine Wirkung äußern soll, ein beschränkteres ist als das durch die genannten Grenzen bestimmte Gebiet; es umfaßt nicht die Küstengewässer; denn die die Küste umgebenden Meeresteile unterstehen der Herrschaft des Küstenstaates, der hier durch Aufstellung zweckmäßiger Normen für einen ausreichenden Schutz Sorge trägt.

Freilich ist das Recht auch in diesem Fall nicht das Ursprüngliche, sondern vielmehr das Schutzbedürfnis einer Summe staatlicher und privater Interessen; um nur einige anzuführen: Der Staat kann nicht dulden, daß fremde Schiffe die Küstenverteidigungsanlagen für kommende Kriegsfälle aufnehmen oder

---

[1]) Das Skager Rack ist also ausgeschlossen.

in unmittelbarer Nähe der Küsten miteinander kämpfen und das Leben der Küstenbewohner gefährden. Um deren Leben gegen Einschleppung ansteckender Krankheiten zu schützen, müssen sanitäre Sicherheitsmaßregeln über die im Hafen vor Anker liegenden Schiffe verhängt werden.

Der Staat hat aber auch — und dieser Faktor kommt hier allein in Betracht — für den Wohlstand seiner Küstenbewohner zu sorgen: die wichtigste Nahrungsquelle würde ihnen gar spärlich fließen, wenn den Fischern jeder Nation die Ausbeutung fremder Küstengewässer gestattet wäre. „Die Tatsache", sagt Stoerk[1]), „daß ein großer Teil seiner Angehörigen ... in der Gewinnung der Naturschätze des Meeres den Lebensunterhalt, den wirtschaftlichen Beruf findet, macht dem Staate die rechtliche Ordnung der einschlägigen Lebensverhältnisse ... zur Pflicht."[2])

Von diesem Gesichtspunkt aus hat die Konferenz entschieden, daß das Recht der Küstenfischerei ausschließlich den Angehörigen des Küstenstaates vorbehalten bleibe (Art. 2 Abs. 1).

Wie weit reicht das Küstenmeer?

Um die Grenze der Küstengewässer (des Küstenmeers) zu bestimmen, geht man im Völkerrecht von dem Satze aus, daß die Gewalt des Uferstaates dort endigt, wo sie nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Auf dieser Grundlage statuierte 1703 schon Bynkershoek: quore omnium videtur rectius eo

[1]) a. a. O. S. 461.

[2]) Doch gibt es auch Fälle, wo den Ausländern die Fischerei in den heimischen Küstengewässern gestattet wird, und zwar a) unter den gleichen Bedingungen wie den Inländern; so wurde Frankreich, als es 1713 durch den Vertrag von Utrecht die Insel Neufundland an England abtrat, das Recht eingeräumt, an den Bänken dieser Insel zu fischen. (Dieses Recht ist jedoch durch den Vertrag beider Staaten v. 8. 4. 1904 wieder beseitigt worden. Egelhaaf a. a. O. S. 498.) Portugal, Griechenland, die Vereinigten Staaten geben die Küstenfischerei an alle Fischer ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit frei, doch machen letztere seit dem Gesetz v. 19. 6. 1887 die Eröffnung der Küstengewässer von der Gewährung der Gegenseitigkeit abhängig; b) unter der Bedingung, daß die Nichtnationalen eine besondere Abgabe an den Küstenstaat leisten: Italien verpflichtet sie zur Erwerbung eines „Patents" von 30 Lires, gestattet ihnen aber die Küstenfischerei nur bis auf eine Meile Entfernung von der Küste und verbietet ihnen die Korallen- und Schwammfischerei gänzlich. Vgl. Nuger a. a. O. S. 225.

potestatem extendi, quousque tormenta exploduntur. Freilich kämpft diese Festsetzung mit der Schwierigkeit der Grenzbestimmung in rerum natura: die Tragweite der Geschütze hat eine ungeahnte Steigerung erfahren: während ein Geschütz des 18. Jahrhunderts etwa 3 Seemeilen trug, trägt ein modernes (Kruppsches) Geschütz bis zu 21 Seemeilen.

Entgegen dieser Bestimmung der Hoheitsgrenze durch die in bestimmten Zeiten sich wieder ändernde Bestrichsweite hat die völkerrechtliche Praxis in neuerer Zeit in vielen Fällen eine bestimmte, ein für allemal gleiche Hoheitsgrenze festgelegt, nämlich die schon in früheren Jahrhunderten geltende von 3 Seemeilen (5556 m). Während Norwegen für seine Küstengewässer 4 Seemeilen, Spanien 6, Großbritannien für die Perlenfischerei an der Ceylonischen Küste sogar 20 Seemeilen beansprucht, haben die Gesetze Deutschlands, Frankreichs, Belgiens, Italiens, Dänemarks und der Vereinigten Staaten die Grenze von 3 Seemeilen zugrunde gelegt.

Auch die Konferenz hat nach kurzer Diskussion auf den Vorschlag der französischen Delegierten diesen Maßstab für die Festsetzung der Ausdehnung der Küstengewässer genommen; freilich erscheint er für moderne Verhältnisse zu klein.[1])

Auch die Frage, wo das Küstenmeer beginnt, hat in der Literatur und völkerrechtlichen Praxis nicht dieselbe Lösung gefunden.

Auf dem Standpunkt des römischen Rechts — litus est, quousque maximus fluctus a mare pervenit — steht noch die französische Ordonnance von 1861. Die meisten neueren völkerrechtlichen Schriftsteller und viele moderne internationale Verträge lassen das Küstenmeer da beginnen, wo die Ebbe ihren niedrigsten Stand hat, Wheaton[2]) hingegen erst dort, wo das Meer schiffbar wird.

---

[1]) Die Resolution des Instituts für internationales Recht von 1894 (RDI. Bd. 26 S. 317 und Annuaire Bd. 13 S. 125) befürwortet die Ausdehnung auf 6 Seemeilen. Es wäre zu wünschen, daß künftige internationale Verträge gegebenenfalls eine einheitliche Basis für die Bestimmung der Ausdehnung des Küstenmeers wählten.

[2]) a. a. O. S. 169.

Die Konferenz schloß sich der Mehrheit der neueren Autoren an; sie beschloß nämlich, daß das Küstenmeer bei der niedrigsten Ebbenmarke beginnen solle.

Fassen wir nun den Gesamtbeschluß der Konferenz über das Küstenmeer zusammen:

„Die Fischer jeder Nation sollen das ausschließliche Recht zum Betriebe der Fischerei haben in dem Gebiete bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze, in der ganzen Längenausdehnung der Küsten ihres Landes und der davorliegenden Inseln und Bänke“ (Art. 2 Abs. 1).

Welche Bestimmungen sollte die Konferenz für die Buchten des Küstenstaates treffen? Sind sie den Sätzen des Küstenmeeres unterworfen oder gelten für sie besondere Normen? Letzteres hat England schon vor Jahrhunderten behauptet und den Grundsatz aufgestellt: Die Meeresteile zwischen zwei Landspitzen sind ein Teil des Territoriums des Uferstaates bis zu der die beiden Landspitzen verbindenden (fiktiven) Linie („king's chambers“). Die englischen Schriftsteller vertreten noch heute diese Meinung, dagegen wird das englische Prinzip von anderen Schriftstellern bestritten.[1]) Meist nimmt man jetzt an, daß die Buchten nur dann unter der Gebietshoheit des Uferstaates stehen, wenn ihre Breite 10 Meilen nicht überschreitet.[2])

Die Konferenz setzte eine größere Ausdehnung für die Buchten fest. Sie schloß sich dem Reglement von 1839 in ihrer Bestimmung an,[3]) daß das Gebiet der 3 Seemeilen von einer geraden Linie ab zu rechnen ist, welche in dem dem Eingang der Bucht zunächst gelegenen Teile von einem Ufer zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung der Bucht nicht mehr als 10 Seemeilen beträgt[4]) (Art. 2 Abs. 2).

Es ist klar, daß bei ungünstigem Wetter es für den Fischer

---

[1]) So von Perels, Das internat., öffentl. Seerecht der Gegenwart S. 41; Martens a. a. O. Bd. 1 S. 383; Castel a. a. O. S. 77ff.; Cussy a. a. O. Bd. 1 S. 97.

[2]) Das Institut für internationales Recht bestimmte in der Resolution von 1894 auf den Vorschlag Rolins 12 Meilen (Annuaire Bd. 13 S. 329).

[3]) Unten S. 6.

[4]) vgl. Schücking a. a. O.; Frenzel a. a. O.

schwer ist, auszumachen, ob er sich noch drei Seemeilen außerhalb einer gedachten (!) Linie befindet. Zuwiderhandlungen sind denn auch (nach Grotewold[1]) nicht selten.

Kann der Küstenstaat Ausländern die Schiffahrt in den Küstengewässern untersagen?

Zur Beantwortung dieser Frage ist zunächst zu bestimmen, welche Rechte der Begriff „Herrschaft über die Küstengewässer" in sich schließt.

Über diesen Begriff sind sich die Autoren nicht einig. Die einen lehren: Alle Rechte, die der Uferstaat ausübt, fließen aus dem Eigentum, genauer: dem begrifflich nicht beschränkten Recht der Herrschaft über das Küstenmeer (sogen. Eigentums- oder Souveränitätstheorie[2])). Diese Ansicht vertreten Weiß,[3]) Gerard de Rayneval,[4]) Ortolan,[5]) Godey[6]) und Hautefeuille.[7])

Die andere in der Wissenschaft vorwiegend vertretene Auffassung räumt dem Küstenstaat nur diejenige Souveränitätsrechte auf das Küstenmeer ein, die er zu seinem eigenen Schutze und zum Schutze seiner Untertanen nötig hat (sogen. Küstenschutztheorie). Von diesem Gesichtspunkt gehen aus: Bluntschli,[8]) Perels,[9]) Ullmann,[10]) Stoerk,[11]) Nuger,[12]) Calvo[13]) u. a. Dieser letztere sagt[14]): „Lorsque les navires se bornent à longer les côtes d'un État dans la partie de la mer qui dépend de son

---

[1]) Grotewold in der Marinerundschau 1911 Nr. 9 S. 1110.

[2]) vgl. Meurer, Luftschiffahrtsrecht, in den Annalen des Deutschen Reichs 1909 S. 185 f.

[3]) a. a. O. Bd. 2 S. 23.

[4]) a. a. O. Bd. 2 § 10.

[5]) a. a. O. Bd. 1 S. 153.

[6]) a. a. O. S. 63.

[7]) Droits et devoirs des nations neutres en temps de guerre Bd. 1 S. 51.

[8]) a. a. O. §§ 309, 310.

[9]) Das internat. öffentl. Seerecht der Gegenwart S. 41.

[10]) a. a. O. S. 182.

[11]) a. a. O. S. 453 ff.

[12]) a. a. O. S. 151.

[13]) a. a. O Bd. 1 S. 477.

[14]) a. a. O. Bd. 1 S. 553.

territoire, ils sont soumis temporairement à la souverainité de cet État, en ce sens qu'ils doivent respecter les ordonnances militaires ou de police prises par lui pour la sûreté de son territoire et de la population côtière; sous tous les autres rapports[1]) ils sont aussi libres que s'ils étaient en pleine mer"

Die oben aufgeworfene Frage ist also jetzt dahin zu beantworten, daß nach der Eigentumstheorie der Küstenstaat fremden Schiffen das Recht der Küstenschiffahrt verbieten könnte. Diese Theorie ist aber hinfällig, denn sie übersieht, daß die Verpflichtung zur Duldung der friedlichen Schiffahrt durch Nichtnationale auf dem Küstenmeer als eine völkerrechtliche Servitut lastet.

Die Praxis des Völkerrechts steht auf dem Standpunkt der Küstenschutztheorie. Auch die Konferenzbeschlüsse[2]) stimmen mit ihr überein;[3]) sie haben ähnlichen Wortlaut wie die zitierten Ausführungen Calvos.

II. Legitimation und Schiffszertifikat.

Die Legitimation ist ein Akt, durch welche ein bereits bestehendes Rechtsverhältnis nachgewiesen werden soll; so haben sich im Prozesse die Parteien als prozeßfähig zu legitimieren, und der Eintragung in das Grundbuch geht eine Prüfung der Legitimation des Antragstellers voraus. Die Legitimation ist also ein Kontrollinstitut zur rechtlichen Sicherstellung der einzelnen Verkehrsakte. Im internationalen Verkehr gewinnt es besondere Bedeutung.

Auf der hohen See begegnet aber das Recht der Kontrolle Schwierigkeiten, die in der Natur der „Meeresfreiheit"[4]) begründet liegen. Kein Schiff braucht sich einem fremden Schiff ohne weiteres zu legitimieren. Gezwungen, seine Zugehörigkeit

---

[1]) Mit Recht bemerkt hierzu Stoerk (a. a. O. S. 465): „In allen übrigen Beziehungen heißt aber hier ebensoviel als ‚in Ansehung aller derjenigen Verhältnisse, welche weder die Interessensphäre des Küstenstaates noch die des unter seiner Aufsicht stehenden Küstenverkehrs berühren'".

[2]) Eine Debatte über diesen Punkt findet sich nicht in den Sitzungsprotokollen.

[3]) vgl. Art. 2 Abs. 3 des Vertrags.

[4]) s. unten S. 47ff.

zu einem Staatswesen, seine Individualität und die Erfüllung gewisser internationaler seerechtlicher Pflichten nachzuweisen, ist ein Schiff erst dann, wenn es dazu durch einen besonderen Vertrag verpflichtet ist.

Diese völkerrechtlichen Prinzipien liegen auch der Anordnung der Konferenz zugrunde, daß die Fischerfahrzeuge der vertragschließenden Mächte in das Schiffsregister einzutragen sind,[1]) die Eintragung nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften der einzelnen Staaten für jeden Hafen unter fortlaufenden Nummern mit Vorsetzung des oder der von der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Unterscheidungsbuchstaben zu geschehen hat. Jede Regierung hat ein diese Unterscheidungsbuchstaben enthaltendes Verzeichnis aufstellen zu lassen (Art. 5 Abs. 1 u. 2).

Die Art, wie in Deutschland die zur Führung der Reichsflagge gezwungenen Kauffahrteischiffe[2]) ins Schiffsregister einzutragen sind, bestimmt das Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899.[3])

Die Eintragung hat zu enthalten:

1. den Namen und die Gattung des Schiffes (ob Dampfschiff, Segelschiff, Barke, Brigg usw.) sowie das Unterscheidungssignal (d. h. die Unterscheidungsbuchstaben);

2. seine Größe und die nach der Größe berechnete Tragfähigkeit;[4])

3. Zeit und Ort der Erbauung, soweit sie festzustellen sind;

4. den Heimathafen;

5. den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeders (z. B. Firma, Wohnort usw.);

---

[1]) Dieses Verzeichnis, das Heimathafen und Eigentümer jedes der in Betracht kommenden Fischerfahrzeuge mit Leichtigkeit ermitteln läßt, ist samt den später daran vorgenommenen Änderungen zur Kenntnis der übrigen vertragschließenden Mächte zu bringen (Art. 5 Abs. 3).

[2]) Dazu gehören auch die Fahrzeuge der Hochseefischerei (vgl. § 7 FlaggG.).

[3]) RGBl. S. 319.

[4]) Das über die Vermessungen ausgestellte Zertifikat heißt Meßbrief.

6. den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht;

7. die Nationalität des Reeders;

8. den Tag der Eintragung des Schiffes;

9. die Ordnungsnummer, unter der das Schiff eingetragen ist.[1])

Auf diese Weise sind die Schiffe der meisten Staaten in das Schiffsregister eingetragen.

Durch das Zertifikat[2]) erlangt die Flaggenführung erst ihre rechtliche Grundlage; die Flagge darf in allen Staaten erst geführt werden, wenn das Zertifikat ausgehändigt ist.[3])[4])

Kennzeichnung der Fischerfahrzeuge durch Buchstaben und Nummern. Die Fischerfahrzeuge müssen die Unterscheidungsbuchstaben tragen, unter welchen sie in das Schiffsregister eingetragen sind. Der Name und Heimathafen jedes Fischerfahrzeugs ist am Heck desselben mit Ölfarben weiß auf schwarzem Grunde in Schriftzeichen von wenigstens 8 cm Höhe und 12 mm Breite anzubringen (Art. 6 u. 7).

In Deutschland bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen über die Unterscheidungsbuchstaben. Dieses Institut beruht vielmehr auf Verordnungen der Reichs- und Landesverwaltungsbehörden. Diese bestimmen für die Fahrzeuge der Hochseefischerei das System von zwei Buchstaben, zu dem die Registernummer zu treten hat. Der erste Buchstabe bezeichnet den Bundesstaat (P für den Regierungsbezirk Stade, S für die Provinz Schleswig-Holstein, A und L für die Regierungsbezirke Aurich bezw. Lüneburg). Soweit angängig, hat man die Anfangsbuchstaben der betreffenden geographischen Namen dazu verwendet. HF bedeutet z. B. Hamburg-Finkenwärder, während LF preußisch Finkenwärder (im Regierungsbezirk Lüneburg) bezeichnet. OE

---

[1]) vgl. Schaps a. a. O. S. 13ff.; Perels, Das allgem. öffentl. Seerecht im Deutschen Reiche S. 10ff.; Stenglein a. a. O. S. 39ff.

[2]) D. i. ein Auszug aus dem Schiffsregister.

[3]) Für Deutschland bestimmt durch § 8 FlaggG.

[4]) vgl. Schaps a. a. O. S. 44ff.; Perels a. a. O. S. 11.

heißt Oldenburg-Elsfleth, während AE auf Regierungsbezirk Aurich, Heimathafen Emden hinweist.[1])

Was die Bestimmungen über die Größe der an den Fischerfahrzeugen anzubringenden Nummern und Unterscheidungsbuchstaben betrifft, so übernahm die Konferenz die Vorschriften des Reglements von 1843 (vgl. oben S. 10). Auch hinsichtlich der Anordnung über die Stellen an den Fahrzeugen, welche mit den Unterscheidungszeichen und -nummern versehen sein müssen, hielt sie sich fast vollständig an das Reglement von 1843 (vgl. das oben S. 10 Ausgeführte mit Art. 8 des Vertrags von 1882). Nur hat sie der Anordnung des Reglements: „Die Unterscheidungsbuchstaben und -nummern sind auf jeder Seite am Bug des Fahrzeugs, und zwar 8 oder 10 cm unterhalb des Schanddeckels in Ölfarbe weiß auf schwarzem Grunde deutlich und in die Augen fallend anzubringen" hinzugefügt, daß diese Anordnung nicht maßgebend sei für kleine Fischerfahrzeuge, bei welchen unter dem Schanddeckel nicht genügend Raum bleibt, um Buchstaben und Nummern 8 oder 10 cm darunter setzen zu können. Diese Ausnahme kam namentlich den kleineren Schaluppen der Norderneyer Fischer zustatten.[2])

Der Abs. 5 des Art. 8 des Vertrags von 1882, der folgendermaßen lautete: „Derselbe Buchstabe oder dieselben Buchstaben und Zahlen (wie die auf jeder Seite des Bugs angebrachten) sind auch auf jeder Seite des Großsegels des Fahrzeugs unmittelbar über dem obersten Reffbande in Öl gemalt anzubringen, und zwar mit schwarzer Farbe auf weißen oder getanten Segeln, mit weißer Farbe auf schwarzen Segeln" erhielt, wie erwähnt,[3]) durch die vertragschließenden Mächte am 1. 2. 1889 folgende Fassung:

„Dieselben Buchstaben und Zahlen sind, in Öl gemalt, auch auf jeder Seite des Großsegels des Fahrzeugs unmittelbar über

---

[1]) Die Unterscheidungsbuchstaben der deutschen Fahrzeuge sind in vollständiger alphabetischer Reihenfolge aufgeführt bei Grotewold, Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee S. 288f.

[2]) De Ryckere bemerkt hierzu (a. a. O. S. 47), daß der Ort, wo diese Buchstaben und Nummern angebracht werden müssen (auf jeder Seite am Bug) nicht gut gewählt sei.

[3]) s. oben S. 28.

dem obersten Reffbande sehr sichtbar anzubringen, und zwar auf weißen Segeln in schwarzer, auf schwarzen Segeln in weißer Farbe, auf zwischenfarbigen Segeln in weißer oder schwarzer Farbe, je nachdem die zuständige höhere Behörde es für am meisten wirksam erachtet."

Der Vorschlag des Delegierten Mancel, der die Anbringung der Unterscheidungszeichen und -nummern auch auf das Zubehör des Fischerfahrzeugs ausdehnt, wurde von der Konferenz angenommen. Er ist enthalten in Art. 11 Abs. 1 (s. Anhang). Sind die Fischereigeräte nach den Vorschriften in diesem Artikel des Vertrags bezeichnet, so wird im Falle des Verlustes oder Diebstahls in vielen Fällen die Rückgabe an den Eigentümer ermöglicht werden können.[1] [2])

Andere Buchstaben, Namen oder Zahlen auf dem Schiffskörper anzubringen als die von der Konferenz näher bezeichneten, ist untersagt (s. Art. 6, 7 u. 9).

Ausweis der Nationalität des Fischerfahrzeugs. Schiffe, welche keiner bestimmten Nationalität angehören, entbehren des Schutzes des Völkerrechts und werden als Piratenschiffe angesehen. Jeder Staat hat daher das größte Interesse, genaue Bestimmungen über die Nationalität seiner Schiffe zu erlassen. Da jeder Staat autonom ist, kann er die Vorschriften, nach welchen er einem Schiff seine Nationalität zuerkennt, frei erlassen, freilich nur insoweit, als er sich nicht vertraglich einem Staate oder mehreren gegenüber verpflichtet hat, seinen Schiffen bestimmte Vorschriften über die Nationalität zu erteilen.

---

[1]) So auch de Ryckere (a. a. O. S. 49): „Der Nutzen dieser Buchstaben usw. . . . wird besonders bei der Bergung der Fischereigeräte empfunden werden".

[2]) Ein Vergleich der in dem genannten Art. 11 Abs. 1 des Vertrags von 1882 erlassenen Bestimmungen mit denen in § 19 des Fischereigesetzes für den preuß. Staat v. 30. 5. 1874 zeigt eine interessante Ähnlichkeit derselben. Diese letzteren lauten: „Die ohne Beisein des Fischers zum Fischfange ausliegenden Fischerzeuge müssen mit einem Kennzeichen versehen sein, durch welches die Person des Fischers ermittelt werden kann. Über die Art der Kennzeichnung sind die näheren Vorschriften für genossenschaftliche Reviere durch das Genossenschaftsstatut, für andere Reviere im Wege der Polizeiverordnung zu erlassen." GS. f. d. Kgl. Preuß. Staaten 1874 S. 201.

Diese Verpflichtung haben sich die Staaten des Haager Vertrags von 1882 auferlegt.

Die Konferenz hat sich für die Bestimmungen über die Nationalität den Vertrag von 1867 zum Vorbild genommen; dieser ordnet in Art. 8 an, daß die Musterrolle jedes französischen und der Seepaß jedes englischen Fischerfahrzeuges Tragkraft und Namen des Eigentümers des Schiffes zu verzeichnen und eine genaue Beschreibung des Fahrzeugs zu geben haben.

Die Konferenz verlangte, daß der Führer jedes Fischerfahrzeugs zum Ausweis der Nationalität des letzteren ein von der zuständigen Behörde ausgestelltes Schiffszertifikat an Bord haben muß, das den Namen des Fahrzeugbesitzers, die Buchstaben und Nummern des Schiffes und eine Beschreibung desselben zu enthalten hat (Art. 12).[1])

Jede Art der Verheimlichung der Nationalität wurde von der Konferenz untersagt; sie lehnte den Vorschlag ab, nur diejenige Verheimlichung der Nationalität zu verbieten, die durch Hissen einer fremden Flagge ausgeführt sei.

III. Vermeidung von Kollisionen zwischen den Fischerfahrzeugen. Die Kollisionen der Treibnetz- und Schleppnetzfahrzeuge haben ihren Grund in folgendem:

Das Fahrzeug der Treibnetzfischer liegt, während die Netze ausgesetzt sind, was meist während der ganzen Nacht hindurch der Fall ist, mit dem Bug gegen den Wind vor den Netzen ebenso, als wenn es vor Anker läge, und treibt, ohne manövrierfähig zu sein, mit dem Winde bezw. der Strömung. (Größere Treibnetzfahrzeuge, welche dem Winde mehr Fläche bieten, treiben rascher als kleinere, weshalb die ersteren, wenn sie im Winde der kleineren liegen, mit den letzteren kollidieren müssen.)

Es ergibt sich hieraus, daß wenn ein Treibnetzfischer seine Netze ausgesetzt hat, die letzteren hilflos jedem Grundschleppnetzfischer preisgegeben sind, der, sei es absichtlich oder ver-

---

[1]) Die deutschen Kauffahrteischiffe unterstehen daneben den durch das Flaggengesetz ausgesprochenen Vorschriften über die Nationalität.

sehentlich, mit dem Grundschleppnetz quer über das Treibnetz segelt.[1])

Über das absichtliche Hindurchfahren fremder Fischerfahrzeuge durch die Treibnetze britischer Fischer hatte Higgin von den von ihm vernommenen Personen Klagen gehört, von denen oben[2]) einige mitgeteilt wurden.

Die Konferenz mußte demnach die Treibnetzfischer in Schutz nehmen. Sie hat angeordnet, daß ein Grundschleppnetzfischer stets einem Treibnetzfischer auszuweichen und ihm für etwaigen durch das Schleppnetz oder Schleppnetzfahrzeug zustande gekommenen Schaden zu haften hat, sofern er nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch höhere Gewalt bewirkt worden oder sonst ohne seine Schuld entstanden ist (Art. 19).[3])

Dieselben Bestimmungen wurden getroffen zum Schutz der Angelleinen, die sich Schleppnetzbooten gegenüber in ähnlicher Lage wie die Treibnetzfischer befinden.[4])

IV. Verbotene Werkzeuge der Seefischer. Schon der Kommissär Higgin hatte auf den verderblichen Gebrauch des „devil" aufmerksam gemacht[5]) und eine große Zahl britischer Fischer bei ihm Klage darüber geführt.[6])

Der „devil" („diable") ist ein sichelartiges Instrument, das die Schleppnetzfischer vom Vorderteil ihres Schiffes aus schleppen ließen. Besonders nachts segelten sie über die Treibnetze und beseitigten mit dem „devil" die ihrer freien Fahrt und der Be-

[1]) Dampfer waren bis anfangs der 90er Jahre wenig im Gebrauch.

[2]) S. 21—23.

[3]) Eine Bestimmung, um Kollisionen zwischen den Treibnetzen zu verhüten, findet sich auch im Art. 3 Abs. 1 der „Übereinkunft zwischen Baden, Elsaß-Lothringen und der Schweiz über die Anwendung gleichartiger Bestimmungen für die Fischerei im Rhein und seinen Zuflüssen, einschließlich des Bodensees", v. 18. 5. 1887: „Mehrere Treibnetze dürfen nur in einer Entfernung voneinander ausgeworfen werden, welche mindestens das Doppelte der Länge des größten Netzes beträgt" (GVBl. für das Großh. Baden 1888 Nr. 2 S. 2).

[4]) Die Angelleinen der Seefischer müssen mit Steinen beschwert werden, damit sie am Meeresgrunde liegen bleiben, wodurch sie leicht mit den Schleppnetzen kollidieren können.

[5]) vgl. oben S. 24.

[6]) vgl. oben S. 21/22.

wegung ihres Schleppnetzes hinderlichen Treibnetze. Die abgeschnittenen Netze trieben fort und gingen verloren oder waren doch nur mit großen Unkosten wiederzuerlangen.

Auf den Vorschlag des Delegierten Orban untersagte die Konferenz den Gebrauch des genannten Werkzeuges, wie überhaupt aller solcher, die dazu dienen, Netze zu zerschneiden oder zu zerreißen (Art. 23 Abs. 1).

Hingegen lehnte sie den Vorschlag des Delegierten Trevor ab, auch den Handel mit diesen Werkzeugen zu untersagen.[1]) Die Konferenz vertrat vielmehr den richtigen Standpunkt, daß ein solches Verbot über ihren Aufgabenkreis hinausgehe.[2]) Übrigens wäre ein derartiges Verbot auch überflüssig gewesen, da der Handel mit diesen Instrumenten von der Stunde an verschwinden muß, wo sie ihrem Zweck, dem Gebrauch an Bord der Schleppnetzfahrzeuge, entzogen sind.

Außerdem kam die Konferenz überein, es sollten die vertragschließenden Staaten sich verpflichten, die nötigen Maßregeln zu ergreifen, um das Einschiffen derartiger Geräte an Bord der Fischerfahrzeuge zu verhindern (Art. 23 Abs. 2).

Wie das gemacht werden soll, darüber sagte die Konferenz leider nichts.

V. Seestraßenrecht. Vereinzelte Vorschriften zum Zwecke der Verhütung eines Zusammenstoßes von Schiffen auf See finden sich schon in den ältesten Seegesetzen. Daneben hatten sich, besonders hinsichtlich des Verhaltens der Schiffe beim Begegnen, Gebräuche gebildet, die im internationalen Verkehr allgemein beobachtet wurden. Ihren festen gesetzgeberischen Ausdruck fanden dieselben aber erst in dem Anhang zum britischen Gesetz v. 29. 7. 1862: „Regulations for preventing collisions at sea“. Diese Vorschriften beziehen sich auf das Führen von Lichtern, Anwendung von Nebelsignalen und das Ausweichen der Schiffe. Durch Strafsanktionen sind die darin aufgestellten Rechtsregeln gesichert worden. Auf Grund einer Verständigung mit der britischen Regierung hat auch Frankreich im Jahre 1862

[1]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 536.
[2]) a. a. O. S. 537.

das gleiche Gesetz erlassen. Dem englischen und französischen Gesetz schloß sich die preußische Gesetzgebung (Gesetz vom 23. 6. 1864) an, deren Inhalt im wesentlichen in die kaiserliche Verordnung v. 22. 12. 1871 überging. Diese wurde durch die Verordnung v. 7. 1. 1880 ersetzt, die ihrerseits der Verordnung v. 10. 5. 1897 betr. die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge weichen mußte.

Die übrigen Staaten übernahmen ebenfalls die Vorschriften der britischen „Regulations".

Die Konferenz hat auf diese Sachlage Rücksicht genommen und bestimmt, daß die Fischerfahrzeuge die bereits bestehenden oder unter den vertragschließenden Staaten zu vereinbarenden allgemeinen Vorschriften über die zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See zu führenden Lichter zu beobachten haben (Art. 24).

Ein solcher Vertrag wurde zwischen den Nordseestaaten bisher nicht geschlossen.

Für die Lichterführung der deutschen Fahrzeuge für die Seefischerei kommt — die kaiserliche Verordnung von 1897 ist nicht mehr in Kraft — Art. 9 der Seestraßenordnung v. 5. 2. 1906 in Betracht,[1]) der eine Erweiterung der Art. 3—11 der Verordnung von 1880 darstellt.[2])

Wer die in allen größeren Seestaaten gleichlautenden Vorschriften des sogen. internationalen Seestraßenrechts, insbesondere zur Verhütung von Schiffskollisionen, betrachtet, ist sofort geneigt, sie als auf völkerrechtlicher Vereinbarung beruhend anzusehen; gleichwohl handelt es sich hier zunächst lediglich um die Rezeption britischen Rechts, das somit für einen großen Teil der am internationalen Seeverkehr teilnehmenden Staaten zu „gemeinem Recht" geworden ist.

---

[1]) Abdruck bei Stenglein a. a. O. S. 487 ff.

[2]) Das StGB. bestimmt (nach dem Vorbilde des StGB. für den Norddeutschen Bund) in § 145: „Wer die vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See oder in betreff der Not- und Lotsensignale für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern erlassenen Verordnungen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mk. bestraft."

VI. Die Bergung. Die von dem britischen Kommissär Higgin in seinem mehrfach erwähnten Bericht der britischen Regierung mitgeteilten Mißstände hatten der Konferenz von 1881 gezeigt, daß die Frage der Bergung einer internationalen Regelung bedurfte, vor allem den Fischern geboten werden mußte, die in See angetroffenen Fischereigeräte dem Eigentümer abzuliefern, ohne für die Bergung eine beliebig hohe Summe zu verlangen. Beides war bisher nicht geschehen.

Hinsichtlich des ersteren dieser beiden Punkte hatte das Reglement von 1843 bereits Bestimmungen getroffen.[1]) Die Konferenz hat diese — die Fassung wurde von dem französischen Delegierten Mancel vorgelegt —[2]) nur eingehender gestaltet: Das bergende Fahrzeug hat in dem ersten Hafen, nach welchem es zurückkehrt oder in welchem es Zuflucht sucht, die in See aufgefischten Gegenstände den zuständigen Behörden abzugeben, die die Konsuln oder Konsularagenten der Nation sowohl des bergenden Fahrzeugs als auch des Eigentümers der gefundenen Gegenstände hiervon zu unterrichten und jene Gegenstände den Eigentümern oder ihren Bevollmächtigten auszuliefern haben, sobald dieselben zurückgefordert und die Ansprüche der Berger gehörig sichergestellt sind (Art. 25 Abs. 1 u. 2).

Dieser Grundsatz über die Sicherstellung der Ansprüche der Berger steht im Einklang mit § 16 der deutschen StrandO.: „. . . Die Auslieferung darf jedoch erst nach Bezahlung oder Sicherstellung der Bergungskosten einschließlich des Bergelohns . . . geschehen".

Sollte nun die Konferenz selbst die Höhe des Bergelohns[3]) festsetzen oder dies den zuständigen Behörden überlassen?[4])

Der Präsident war für das erstere und führte etwa folgendes aus[5]):

Die Bestimmung einer festen Summe Bergelohns sei zweckmäßig, sie müsse aber hinreichend groß sein, damit das Auf-

[1]) s. oben S. 11.
[2]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 516.
[3]) Die Auslagen für die Bergung mit Einschluß der Belohnung.
[4]) vgl. Art. 62 des Reglements von 1843 (oben S. 11).
[5]) NRG. 2. s. Bd. 9 a. a. O.

fischen, die Ablieferung und Zurückerstattung von Fischereigerätschaften an die Eigentümer nicht vernachlässigt werde, anderseits dürfe der Bergelohn aber nicht zu hoch sein, da sonst die Eigentümer darauf verzichten würden, ihr Eigentum einzulösen.

Der französische Delegierte Mancel wollte den Bergelohn für ein Netz[1]) auf 2.50 Franken festgesetzt wissen. Darüber konnte man sich jedoch nicht verständigen. Eine Einigung wurde erst erzielt, als derselbe Delegierte nun vorschlug, die Festsetzung der Höhe des Bergelohnes den Verwaltungs- oder Gerichtsbehörden der verschiedenen Länder zu überlassen[2]) [3]) (Art. 25 Abs. 3).

Für Deutschland kommt hier § 746 HGB. in Betracht: „Der Betrag des Bergelohnes soll den dritten Teil des Wertes der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen. Nur ausnahmsweise, wenn die Bergung mit ungewöhnlichen Anstrengungen und Gefahren verbunden war und jener Wert zugleich ein geringer ist, kann der Betrag bis zur Hälfte des Wertes erhöht werden".[4])

Die französischen Delegierten Bigrel und Mancel und der belgische Delegierte Orban drückten den Wunsch aus, daß durch Einzelverträge zwischen den in Betracht kommenden Staaten eine bestimmte Summe als Bergelohn festgesetzt werden möge. Diesem Wunsche stimmten die übrigen Delegierten bei.

Ein solcher Einzelvertrag entstand dann auch in der Erklärung zwischen Frankreich und Holland v. 14. 5. 1884. Im Art. 25 dieser Erklärung wird angeordnet, daß Bergelohn bezahlt werden soll: einem französischen Berger für jedes im Meer aufgefundene Netz ein holländischer Gulden, wenn es der zuständigen holländischen Behörde, einem holländischen Berger zwei Franken, wenn das gefundene Netz der zuständigen fran-

[1]) Das den häufigsten Gegenstand der Bergung bildet.

[2]) a. a. O.

[3]) Das HGB. und die StrandO. v. 17. 5. 1874 statuieren im 4. Buch § 740 Abschn. 1 bezw. im Abschn. 3 §§ 20 u. 21 die Voraussetzungen für den Anspruch auf Bergelohn. Vgl. Schaps a. a. O. S. 701 ff.; Perels, Das allgem. internat. Seerecht im Deutschen Reich S. 200 f.

[4]) vgl. dazu HGB. Abschn. 8 §§ 745, 747—753.

zösischen Behörde abgeliefert wird. (Etwaige im Netz befindliche Fische sollen dem Berger gehören.)[1])

Ein ähnlicher Vertrag wurde schon am 24. 12. 1868 zwischen Frankreich und Belgien geschlossen.[2])

Zum Schlusse der Besprechung über die Bergung muß noch die folgende Bestimmung der Konferenz erwähnt werden:

„Gefundene Fischereigegenstände aller Art, welche nicht gezeichnet sind, werden wie seetriftige Sachen angesehen, deren Eigentümer unbekannt ist" (Art. 25 Abs. 5).

„Épaves" bedeutet auch „herrenlose Sache". Jener französische Ausdruck im Vertrag[3]) soll jedoch nicht den Sinn haben, daß der Finder die fraglichen Gegenstände behalten dürfe, oder daß sie dem zufallen, der nach der betreffenden Landesgesetzgebung das Recht auf herrenlose Sachen hat, sondern hat im Vertrag lediglich den Sinn von see- bezw. strandtriftig.

Behufs der Ermittlung des Empfangsberechtigten an see- und strandtriftigen Gegenständen hat die deutsche Strandungsordnung das Aufgebotsverfahren angeordnet und spricht, wenn der Empfangsberechtigte dadurch nicht ermittelt werden kann, die in Seenot vom Strande aus geborgenen Gegenstände wie den Seeauswurf und die strandtriftigen Güter dem Landfiskus, seetriftige und versunkene Gegenstände aber dem Berger zu.[4]) [5])

VII. Die völkerrechtliche Kontrolle der Fischerfahrzeuge.

Niemand wagt heute mehr an dem Prinzip der Meeresfreiheit zu rütteln. Alle Völker sind berechtigt, Schiffahrt und Fischerei auf dem offenen Meere in gleicher Weise zu betreiben.

---

[1]) de Ryckere a. a. O. S. 102f.

[2]) a. a. O.

[3]) s. Anhang S. 97.

[4]) StrandO. 4. Abschn. § 35.

[5]) Um eine internationale Einigung in der Frage der Bergung und der Hilfeleistung zu erzielen, ist von dem Comité Maritime International auf der Brüsseler Konferenz 1905 ein Vertragsentwurf ausgearbeitet worden, der in mancher Beziehung auch die Beschlüsse der Haager Konferenz von 1881 zu ergänzen geeignet ist.

Kein Staat darf ein Verfügungsrecht über das Meer unter Ausschließung der übrigen Staaten ausüben.[1])

Die Richtigkeit dieses Postulats zeigt sich in der Erkenntnis, daß unter gegenteiligen Verhältnissen ein wirtschaftlicher Verkehr zur See unter den Völkern niemals entstehen könnte. „Freiheit des Meeres" bedeutet Eigentumsunfähigkeit[2]) des Meeres und das daraus folgende Nichtunterworfensein desselben unter die Normen eines Staates. Daher hat kein Staat auf hoher See eine unumschränkte Autorität, durch welche er die Machtbefugnisse eines anderen Staates einengen könnte. Gegen fremde Schiffe im offenen Meere hat — in Friedenszeiten — im allgemeinen kein Staat irgendein Recht. Eine Ausnahme besteht allerdings allen denjenigen gegenüber, die sich durch Führung

[1]) Wenn auch die einzelnen Völker des Altertums sich auf der Höhe ihrer Macht eine ausschließliche Herrschaft über das Meer anmaßten, so war doch im Altertum das Prinzip der Meeresfreiheit anerkannt; erklärten doch schon die römischen Juristen vom Standpunkte des Privatrechts aus das Meer für eine res communis omnium (J. 2, 1, 1; D. 1, 8, 2, 1 und D. 47, 10, 13, 1). Dieser Satz verlor seine Bedeutung, als im Mittelalter der römische Kaiser die Herrschaft über das Weltmeer für sich in Anspruch nahm. Später haben dann die Mittelmeerstaaten, Holland und England ein Eigentumsrecht an den verschiedenen Meeren geltend gemacht. Als im 15. Jahrhundert Papst Alexander VI. es unternahm, alle neu entdeckten und in Zukunft noch zu entdeckenden Länder und Inseln westlich von einem durch die Kap Verdischen Inseln laufenden Meridian der Krone Spaniens und diejenigen östlich von dieser Grenzlinie der Krone Portugals zu übertragen, hatten beide Teile einen schwerwiegenden Grund, lange Zeit hindurch ihre Exklusivansprüche auf alle neu entdeckten Meere zu behaupten.

Das Verdienst, in wissenschaftlicher Weise die Freiheit des Meeres gefordert zu haben, gebührt dem Holländer Hugo Groot (Grotius); er tat dies in seiner 1609 erschienenen Schrift „Mare liberum, seu de jure quod Batavis competit ad iudica commercia", die Selden auf Veranlassung Karls I. von England zu widerlegen suchte in seiner Gegenschrift vom Jahre 1835 „Mare clausum", in der er sich bemühte, den Nachweis zu bringen, daß das Meer um England Eigentum des britischen Königs sei. Die Grundsätze von Grotius sind — freilich erst nach anderthalb Jahrhunderten — allgemein anerkannt worden.

[2]) Heilborn (a. a. O. S. 301): „Eine gesicherte und regelmäßige Einwirkung auf das offene Meer ist nicht möglich". Vgl. auch Attlmayr Die Elemente des internationalen Seerechts Bd. 1 S. 2.

der heimischen Flagge als zu ihm gehörig ausweisen. Sie gelten als Teil und Fortsetzung des Territoriums ihres Heimatlandes. Hieraus ergibt sich, daß alle auf ihnen auf hoher See begangenen Vergehen und Verbrechen, auch wenn sie von dem Heimatstaat des Schiffes nicht angehörigen Personen begangen werden, unter die Gerichtsbarkeit dieses Heimatstaates fallen, wie überhaupt nach dessen Normen alle rechtlich relevanten Vorgänge an Bord beurteilt werden.[1])

Nur unter besonderen Verhältnissen kann ein Schiff auch auf ein Schiff fremder Nationalität einwirken, nämlich dann — abgesehen von dem Recht der Anhaltung und Durchsuchung im Krieg —, wenn es verdächtig ist, Seeraub getrieben zu haben,[2]) und wenn es durch internationale Abmachungen dazu berechtigt ist.

Es hat denn auch eine große Anzahl von Staaten unter Hintansetzung aller kleinlicher Bedenken zum Zwecke einer wirksamen Unterdrückung des Sklavenhandels,[3]) des Brannt-

---

[1]) Ausdrücklich findet sich dieser Grundsatz ausgesprochen z. B. in der Verordnung betr. die Schonzeit für den Fang von Robben v. 29. 3. 1877 (RGBl. S. 409): „In den Gegenden ... ist es den deutschen und den zur Besatzung eines deutschen Schiffes gehörigen Ausländern verboten ...“ In dem Gesetz betr. die Schonzeit für den Fang der Robben v. 4. 12. 1876 (RGBl. S. 233): „Mit Geldstrafe bis zu 5000 Mark werden Deutsche und zur Besatzung eines deutschen Schiffes gehörige Ausländer bestraft ...“

[2]) Der rechtliche Grund zur Anhaltung und Durchsuchung von Seeräuberschiffen liegt m. E. darin, daß sie dem Schutze keiner Flagge unterstellt sind, sie gelten als keiner Nation zugehörig, als staatenlos, können daher von den Kriegsschiffen jedes Staates aufgegriffen und nach dem Rechte des aufgreifenden Staates zur Verantwortung gezogen werden. So Boufils a. a. O. S. 325; Phillimore a. a. O. Bd. 3 S. 522 („Pirates, hostes humani generis, always seisable by everybody, and justicable everywhere ...“); Liszt a. a. O. S. 217; Ferber a. a. O. S. 8; Bluntschli a. a. O. §§ 343ff.; Abweichend von diesen Autoren v. Ullmann a. a. O. S. 214, der eine völkerrechtliche Gerichtsbarkeit über Seeräuber nicht anerkennt, sondern nur diejenige des Staates, welchem das Schiff angehört. Im übrigen ist der Begriff des Seeraubs überaus umstritten. Vgl. Gareis in Holtzendorffs Handb. des Völkerrechts S. 573; Ortolan a. a. O. Bd. 1 S. 257; Heffter-Geffcken a. a. O. S. 223; v. Martitz a. a. O. S. 144; Oppenheim a. a. O. Bd. 1 S. 325; A. Zorn a. a. O. S. 283; Perels, Das internationale öffentliche Seerecht S. 215; Calvo a. a. O. Bd. 2 S. 576.

[3]) Die schon auf dem Wiener Kongreß abgegebene berühmte Erklärung

weinhandels unter den Nordseefischern[1]) und zum Schutze der submarinen Telegraphenkabel[2]) unter bestimmten Bedingungen sich gegenseitig Kontrollbefugnisse über ihre Schiffe eingeräumt.

Auch unser Vertrag folgt diesem Vorbild: Um die wirksame Durchführung der im Vertrag aufgestellten strafrechtlichen Bestimmungen zu ermöglichen, sind als völkerrechtliche Organe (innerhalb der durch den Vertrag bestimmten Grenzen)[3]) die Kommandanten der Kriegsschiffe der vertragschließenden Teile berufen.[4])

Für Belgien ist es nicht möglich, Kriegsschiffe zu stellen, da es keine Kriegsflotte besitzt. Die Konferenz nahm deshalb den Vorschlag des Präsidenten an, für Belgien eine Ausnahme

---

v. 8. 2. 1815, die den Handel mit Negersklaven als eine Verletzung der Grundsätze der Menschlichkeit und Moral bezeichnete, wurde durch den sogen. Quintupelvertrag v. 20. 12. 1841, der von England, Frankreich, Rußland, Österreich und Preußen geschlossen (von Frankreich jedoch nicht ratifiziert) wurde, in Wirklichkeit umgesetzt. Dieser Vertrag basiert auf den Beschlüssen des Kongresses zu Aachen 1818 und zu Verona 1822. Vgl. das Übereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien über das Eintreten des Deutschen Reiches an Stelle Preußens in den Quintupelvertrag v. 20. 12. 1841 zur Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern v. 29. 3. 1879 (RGBl. 1880 S. 100 ff.; Fleischmann a. a. O. S. 41 ff.); vgl. ferner die von 17 Staaten unterzeichnete Generalakte der Brüsseler Antisklavereikonferenz v. 2. 7. 1890, besonders § II Art. 30—61 (RGBl. 1892 S. 624 ff.); Fleischmann a. a. O. S. 226; Barclay a. a. O.

[1]) s. unten S. 70 ff.

[2]) Vertrag zum Schutze der submarinen Telegraphenkabel v. 14. 3. 1884, von 27 Staaten unterzeichnet. Dazu die Deklaration v. 1. 3. 1886 bezw. 23. 3. 1887. — Der Vertrag wendet sich besonders gegen die fahrlässige Beschädigung der Kabeln durch Fischerboote und -netze. Abdruck: RGBl. 1888 S. 151 ff.; Fleischmann a. a. O. S. 189 ff.

[3]) Dagegen unterwirft der Vertrag zum Schutze der submarinen Telegraphenkabel die Fahrzeuge der beteiligten Staaten einer Überwachung durch deren Kriegsmarine im ganzen Gebiet des Meeres. Vgl. Art. 1 des Vertrags bei Fleischmann a. a. O.

[4]) Bestände bei völkerrechtlichen Abmachungen nicht die Furcht, durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen eine Art von überstaatlicher Gewalt ins Leben zu rufen, die der Souveränität der einzelnen Staaten Abbruch tun könnte, so wäre es wohl denkbar gewesen, daß die vertragschließenden Mächte eine internationale Fischereiaufsichtsflotte mit der Hochseepolizei betraut hätten.

zuzulassen, worauf der britische Delegierte Trevor diesen in folgende Fassung brachte[1]):

„In the case of Belgium the cruisers shall be vessels specially commissioned by the State for the purpose of guarding the fisheries, and commanded by officers nominated by the State" (vgl. Art. 26).

Der Vorschlag des belgischen Delegierten Orban, den Staaten zu überlassen, wieviel Kreuzer sie aufs Meer senden wollten,[2]) fand keinen Widerspruch bei der Konferenz.

Zum Zwecke der Bestimmung, in welchen Fällen die Kreuzer von der gleichen Nationalität wie das Fahrzeug und in welchen Fällen auch die fremden Kreuzer für die Kontrolle über die Durchführung der von der Konferenz getroffenen Anordnungen zuständig sind, konnte die Konferenz fast völlig die entsprechenden Vorschriften des anglofranzösischen Vertrags von 1867[3]) übernehmen. Sie bestimmte, daß die Ausführung der Vorschriften, welche den Nachweis der Nationalität durch Schiffspapiere, die Bezeichnung und Numerierung der Fahrzeuge usw. und der Fischereigeräte, endlich die Maßnahmen zur Hintanhaltung der Einschiffung verbotener Werkzeuge (Art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 23 Abs. 2) betreffen, ausschließlich der Kontrolle der Kreuzer des Staates der Fischerfahrzeuge unterstellt sind. Zur Kontrolle über die Ausführung aller übrigen Vorschriften und zum Einschreiten „gegen alle Vergehen, die sich auf die Ausübung der Fischerei beziehen",[4]) sind alle Kreuzer ohne Unterschied der Nationalität befugt. Jedoch sind die Befehlshaber der Kreuzer verpflichtet, die Übertretungen der erwähnten (in den genannten Artikeln enthaltenen) Vorschriften durch die Fischerfahrzeuge einer anderen der beteiligten Nationen sich gegenseitig mitzuteilen (Art. 27 Abs. 2).

Wenn nun die Befehlshaber der Kreuzer Grund zur Annahme haben, daß eine Verletzung der durch den Vertrag getroffenen Anordnungen stattgefunden hat, so sind sie kraft des

---

[1]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 517.

[2]) NRG. 2 s. a. a. O.

[3]) Le Clercq, Recueil Bd. 9 Art. 24, 25.

[4]) Natürlich mit Ausnahme der oben erwähnten.

ihnen von der Regierungsgewalt derjenigen Macht, der der Kreuzer angehört, erteilten generellen völkerrechtlichen Mandats berechtigt, das Schiff, gegen welches ein solcher begründeter Verdacht vorliegt, zum Beidrehen zu veranlassen und sich vom Schiffsführer das Schiffszertifikat vorlegen zu lassen, aus dem sich die Nationalität des Schiffes ergibt (Visitations- oder Untersuchungsrecht, enquête du pavillon). Über diese Verlegung ist unmittelbar nachher auf dem Schiffszertifikat ein kurzer Vermerk zu machen, eine Anordnung, zu der die Konferenz die Erwägung führte, daß dadurch der beteiligte Fischer gegebenenfalls später leicht zu identifizieren ist und etwaige Rückfälle in Fischereidelikte unschwer zu kontrollieren sind (Art. 29 Abs. 1 u. 2).

Über die Art und Weise, auf welche die Anhaltung der Schiffe und die Prüfung ihrer Papiere auf hoher See zu erfolgen hat, traf die Konferenz keinerlei Bestimmungen. Es kommen daher die allgemeinen diesbezüglichen vertragsmäßigen Normen des Völkerrechts in Anwendung, denen in der Regel der Art. 17 des pyrenäischen Friedensvertrags v. 7. 11. 1695 [1]) als Muster gedient hat. Diese beziehen sich allerdings ausschließlich auf den Kriegszustand, aber in unserem Falle haben sich ja die Staaten ein Visitationsrecht, ja, wie wir oben sehen werden, sogar ein Durchsuchungsrecht (droit de recherche) zugestanden, dadurch also eine Kriegsmaßregel auf die Friedenszeit ausgedehnt; es ist hier also zweifellos eine analoge Anwendung des in den einzelnen völkerrechtlichen Verträgen normierten Verfahrens zulässig.[2]) [3])

---

[1]) Abgedr. bei Perels, Das internat. öffentl. Seerecht der Gegenwart S. 293.

[2]) Dies ist auch angeordnet z. B. im Freundschaftsvertrag zwischen Deutschland und Costarica Art. 24 (Martens, Recueil 2. s. Bd. 2 S. 249) und im Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Peru v. 6. 9. 1870 (Marinerundschau Heft 8/9 1899 S. 926), besonders aber im preuß. Prisenreglement (GS. f. d. Kgl. Preuß. Staaten 1864 S. 370).

[3]) Bisher hat das Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht trotz einer Bedeutung, besonders natürlich für die Seekriegsführung, noch keine einheitliche internationale Ausgestaltung erfahren. Vgl. Wehberg a. a. O. S. 75.

Aber nicht nur das Recht der Anhaltung und Prüfung der Schiffspapiere des Fischerfahrzeugs hat der Kommandant des Kreuzers bei Verdacht einer Vertragsverletzung; er kann unter Umständen noch eine Art Zwangsmaßregel in Anwendung bringen, nämlich das Durchsuchungsrecht,[1]) d. h. es ist ihm gestattet, eine Untersuchung des ganzen Schiffes, d. h. sämtlicher Schiffsräume, vorzunehmen, wobei Art und Beschaffenheit der Ladung, ihre Herkunft, ihr Bestimmungsort usw. festgestellt wird.

Gegenüber einem vollkommen loyalen Verhalten des zu visitierenden Schiffes würde die bloße Prüfung der Papiere genügen. Aber wer rechtswidrige Handlungen vornimmt, benutzt auch rechtswidrige Mittel, um jene zu verbergen. Und wenn ein etwa Netzraub treibendes Fischerfahrzeug durch seine bloße, an sich nicht rechtswidrige Qualität, seine Nationalität, der Gefahr einer Visitation durch die Fischereikreuzer ausgesetzt ist, so wird es auch seine Nationalität durch unerlaubte Mittel zu verbergen suchen.

So sind mitunter falsche Flaggenzertifikate im Gebrauch, die eine gründlichere Prüfung zur Erreichung völkerrechtsmäßiger Zwecke nötig machen. Aber auch jeder andere Umstand, der die Annahme wohl begründet erscheinen läßt, daß eine Vertragsverletzung begangen worden sei, berechtigt zur Durchsuchung.

Freilich darf die Visite nicht etwa, weil sie noch keine Tatsachen hat feststellen können, welche die Meldung an die Staatsbehörden des untersuchten Schiffes rechtfertigen würden, zu einer Durchsuchung gesteigert werden. Es muß vielmehr ein ernster Verdacht begründet sein, daß eine Durchsuchung solche Tatsachen noch ergeben werde, oder es müssen gewisse rechtswidrige Handlungen[2]) bereits vorliegen, aus denen auf solche Tatsachen zu schließen ist.

v. Mirbach sagt in bezug auf diesen Vertrag und auf andere,

---

[1]) Auch Durchsuchungsrecht im engeren Sinn genannt, im Gegensatz zum Durchsuchungsrecht im weiteren Sinne, welches das Durchsuchungsrecht im engeren Sinne (droit de recherche) und das Visitationsrecht (droit de visite) umfaßt.

[2]) s. S. 54.

man ersehe aus ihnen, daß es im Frieden ein Durchsuchungsrecht nicht gäbe, in Friedenszeiten habe sich die Untersuchung „auf die Prüfung der Papiere zu beschränken".[1])

Diese Ansicht ist jedoch, auf unseren Fischereivertrag angewendet, unrichtig; denn Art. 29 Abs. 2 desselben bestimmt, daß „die Befehlshaber der Kreuzer ihren Besuch oder ihre Nachforschung an Bord eines zu ihrer Nationalität nicht gehörigen Fahrzeugs nicht weiter ausdehnen dürfen, als erforderlich ist, um die Beweise eines Vergehens oder einer Übertretung, welche sich auf die Fischereipolizei beziehen, zu erheben". Hieraus ist klar ersichtlich, daß der Vertrag das Recht der Durchsuchung zugesteht.[2])

Das Institut für internationales Recht hat die Verdachtsgründe[3]) zusammengestellt, welche zu einer Durchsuchung berechtigen.[4]) Und zwar sind folgende Fälle genannt:

1. wenn das Schiff bei der Aufforderung des Kriegsschiffes nicht angehalten hat,

2. wenn das Schiff sich widersetzt hat, seine Papiere vorzuzeigen,[5])

3. wenn es doppelte, falsche oder gefälschte, heimliche, unvollständige oder gar keine Papiere besitzt,

4. wenn die Papiere über Bord geworfen oder vernichtet sind, insbesondere wenn dies geschehen ist bei Herannahen des Kriegsschiffes,

5. wenn das angehaltene Schiff unter falscher Flagge fährt.

Natürlich kann bei irgendeinem anderen ernsten Verdachtsmoment das Durchsuchungsrecht ebenfalls nicht verweigert werden.[6])

Die Durchsuchung auf Grund von ernstem Verdacht geben

---

[1]) v. Mirbach a. a. O. S. 29.

[2]) So auch Bonfils a. a. O. S. 323; Löwenthal a. a. O. S. 117.

[3]) Von denen die Sitzungsprotokolle der Konferenz (von 1881) und der Vertrag nichts erwähnnen.

[4]) Annuaire Bd. 9 §§ 19, 20; auch bei Hall a. a. O. S. 756.

[5]) Wenn es sich der Durchsuchung widersetzt, kann sie mit Gewalt durchgeführt werden.

[6]) vgl. Peuchet-Lampredi a. a. O.

fast alle Autoren zu,[1]) kontrovers ist nur die Frage, ob der Untersuchende die Schiffsräume, welche Schiffspapiere oder Ladung enthalten können, selbst öffnen dürfe oder vom Kapitän des zu visitierenden Schiffes öffnen lassen müsse.

M. E. ist erst auf eine Weigerung oder einen Widerstand des Kapitäns hin ein selbständiges Öffnen der betreffenden Räume am Platze und selbst ein Aufbrechen, wenn nämlich der Zugang nicht anders zu erreichen ist. Perels[2]) freilich hält dies niemals für angängig.

Die Staatenpraxis hat für die Handhabung der Durchsuchung verschiedene Bestimmungen getroffen.[3])[4])

Ein deutsches Kriegsschiff hat sich[5]) bei der Durchsuchung an die Vorschriften von § 11 des preuß. Prisenreglements v. 26. 6. 1854[6]) zu halten. Darin ist bestimmt, daß der auf das verdächtige Schiff entsandte Offizier verschlossene Räumlichkeiten, Verschläge, Kisten usw. nicht öffnen oder erbrechen darf. Er hat vielmehr, wenn er deren Durchsuchung für nötig hält, sie durch den Schiffer öffnen zu lassen. Auch darf er die lose im Schiffe liegende Ladung nur unter Zuziehung des letzteren durchsuchen.

Um nun dem Vorgehen der völkerrechtlichen Funktionäre einen größeren Nachdruck zu verleihen und sie von der Notwendigkeit zu befreien, von der Waffengewalt Gebrauch zu machen,[7]) hat die Konferenz angeordnet, daß jeder Widerstand, welcher den mit der Visitation oder Durchsuchung beschäftigten Personen, auch wenn sie anderer Nationalität sind als der Delinquent, geleistet wird, als Widerstand gegen die Staats-

---

[1]) z. B. Bluntschli a. a. O. S. 443; Calvo a. a. O. Bd. 5 S. 220; Bonfils a. a. O. S. 321; Wheaton a. a. O. Bd. 2 S. 185; Perels a. a. O. S. 300; Attlmayr, Das internat. Seerecht Bd. 1 S. 63f.

[2]) a. a. O.

[3]) Der Vertrag sagt nichts darüber.

[4]) Wehberg (a. a. O. S. 175) bemerkt zutreffend: „Eine Einigung dürfte wohl nicht allzu schwer erreichbar sein, da es sich meist nur um einen Formalakt handelt".

[5]) Nach v. Mirbach.

[6]) Abdruck bei Perels a. a. O. S. 396.

[7]) Stoerk a. a. O. S. 509 Anm. 16.

gewalt, der das Fischerfahrzeug unterworfen ist, betrachtet werden soll (Art. 32).

Ist das Widerstand leistende Fischerfahrzeug deutscher Nationalität, so tritt Bestrafung nach StGB. § 113[1]) ein.

So ist die Rechtslage nur auf hoher See. Wurde der Widerstand in den deutschen Küstengewässern geleistet, so haben die deutschen Gerichte das Recht der Bestrafung nach StGB. § 113 ohne Rücksicht auf die Nationalität des Fahrzeugs, da dann die Tat auf deutschem Grund und Boden verübt ist. Ähnlich ist das Verhältnis, wenn der Widerstand nur von einzelnen der Mannschaft des Fischerfahrzeugs ausgeht, z. B. bei Gelegenheit der Feststellung der Nationalität. Hierbei ist ein Ausländer, der sich auf einem deutschen Fahrzeuge befindet, nach deutschem Gesetz[2]) strafbar. — Da ein Deutscher, der im Auslande eine Handlung begangen hat, die nach ausländischen und inländischen Gesetzen strafbar ist, nach deutschem Gesetz verfolgt werden kann,[3]) so kann, wenn er auf einem Fahrzeug fremder Nationalität Widerstand leistet, Strafverfolgung eintreten, jedoch erst dann, wenn er ausgeliefert ist oder selbst nach Deutschland zurückkehrt.

So viel über das Besuchs- und Nachforschungsrecht; der Vertrag beschäftigt sich aber auch mit einem Prüfungs- und Protokollrecht.

Vorschriften darüber hatten zum Teil schon die französischen Delegierten der Konferenz vorgeschlagen und zwar in folgender Fassung[4]):

Die Kommandanten der Fischereikreuzer der beteiligten Mächte haben die Ursache jeder zu ihrer Kenntnis gelangten, durch französische, deutsche, belgische, dänische, englische,

---

[1]) „Wer einen Beamten . . . in der rechtsmäßigen Ausübung seines Amtes durch Gewalt oder Bedrohung mit Gewalt Widerstand leistet, oder wer einen solchen Beamten während der rechtmäßigen Ausübung seines Amtes tätlich angreift, wird mit Gefängnis von vierzehn Tagen bis zu zwei Jahren bestraft".

[2]) StGB. § 3.

[3]) StGB. § 4 Ziff. 3.

[4]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 519.

holländische, schwedische und norwegische Fischer begangenen Vertragsverletzung oder Sachbeschädigung zu ermitteln und zur Feststellung des Sachverhalts Protokoll aufzunehmen, wie er sich aus den Erklärungen der Parteien und den Zeugenaussagen ergibt.[1])

Diskutiert wurde von den Delegierten die Frage, ob man den Kommandanten der Kreuzer nicht auch die Befugnis einräumen sollte, andere als Fischereidelikte protokollarisch festzustellen.

Der Delegierte Orban meinte,[2]) man müsse beschließen, daß jedes an Bord eines Fischerfahrzeugs begangene Delikt von dem das Fahrzeug anhaltenden Kommandanten des Kreuzers festgestellt werden müsse.

Der Delegierte Trevor trat Orban entgegen[3]): Es gehe aus der Natur der Konferenz hervor, daß sie sich lediglich mit Delikten zu beschäftigen habe, die, an Bord von Fischerfahrzeugen begangen, sich auf die Fischerei beziehen.

Der dänische Delegierte Bruun äußerte,[4]) daß die den Kommandanten der Kreuzer (durch den Heimatstaat) erteilten Instruktionen diese ohnehin zwängen, Verbrechen, wie z. B. Mord, zu Protokoll zu nehmen.

Der deutsche Delegierte Donner war der Ansicht,[5]) daß der Kommandant des Kreuzers nur dann sich um ein Delikt kümmern solle, wenn das Fischerfahrzeug (auf dem es sich ereignete) seine Hilfe beanspruche.

Schließlich beschloß die Konferenz auf den Vorschlag des Präsidenten,[6]) daß der Kommandant eines Kreuzers nur dann gezwungen sei, Protokoll über alle an Bord eines Fischerfahrzeugs begangene Delikte aufzunehmen, wenn er Zeuge derselben gewesen sei, oder wenn sein Dazwischentreten vom Fischerfahrzeug beansprucht würde.

---

[1]) Über die Zuständigkeit der Kreuzer s. oben S. 51.
[2]) a. a. O. S. 520.
[3]) a. a. O.
[4]) a. a. O. S. 521.
[5]) a. a. O.
[6]) a. a. O.

Dieser Beschluß ging jedoch nicht in den Vertrag über, vielmehr im wesentlichen der oben[1]) zitierte Vorschlag der französischen Delegierten.

Der Präsident trat dafür ein, der Kommandant solle die Protokollaufnahme im freien Meere durchführen; er stellte sich damit in Gegensatz zum Reglement von 1843 (Art. 65).[2]) Darin war angeordnet worden, den delinquierenden Fischer in den nächsten Hafen abzuführen und hier Protokoll über das Delikt aufzunehmen. Auch das Draft Memorandum hatte diesen Standpunkt eingenommen,[3]) desgleichen die britischen Delegierten Trevor und Kennedy. Ersterer war der Ansicht, daß man das Fischerfahrzeug zwecks Protokollaufnahme abführen müsse, da sich die Fischerfahrzeuge viele Wochen in See aufhielten und dadurch das Prozeßverfahren verzögert werde.

Der belgische Delegierte Orban meinte,[4]) die Vorschrift des Reglements von 1843 über die Abführung des delinquierenden Fischers sei damit zu rechtfertigen, daß das Reglement nur für den Kanal Gültigkeit habe, wo die Häfen nicht weit voneinander entfernt seien.

Die deutschen Delegierten hielten eine Abführung zur Protokollaufnahme nur in schweren Fällen für angezeigt und nur in den Heimathafen des abgeführten Schiffes.[5])

Doch blieb es beim Vorschlag des Präsidenten über diesen Punkt; die Konferenz nahm diesen Vorschlag nach langer Debatte einstimmig an.[6]) [7])

Gegen den weiteren Vorschlag des Präsidenten, das Protokoll in der Sprache des Kreuzerkommandanten aufzunehmen, hatten die Delegierten nichts einzuwenden (Art. 31 Abs. 1).[8])

[1]) S. 56 f.

[2]) s. oben S. 12.

[3]) a. a. O. S. 520.

[4]) a. a. O.

[5]) a. a. O.

[6]) a. a. O.

[7]) Der Vertrag (Art. 30 Abs. 2) sagt nicht ausdrücklich, daß das Protokoll in See aufzunehmen ist, doch ist dieser Sinn aus dem Text des Vertrags zu entnehmen. Vgl. Perels, Das allgem. öffentl. Seerecht im Deutschen Reiche S. 270.

[8]) a. a. O. S. 521.

Auf den Wunsch des Delegierten Fürbringer[1]) beschloß die Konferenz, daß die Angeschuldigten und Zeugen das Recht haben, dem Protokolle in ihrer eignen Sprache alle Angaben hinzuzufügen, welche sie für zweckdienlich halten (Art. 31 Abs. 2).

Die deutschen Delegierten hielten es für gut, Dolmetscher an Bord der Fischereikreuzer zu haben, um die Protokollaufnahme der Zeugenaussagen zustande zu bringen.[2])

Die englischen Delegierten glaubten, dazu genügten auch Offiziere, die mehrere Sprachen verstehen.[3])

Die Konferenz kam überein, dies den einzelnen Staaten zu überlassen.[4])

Das gleiche beschloß sie nach kurzer Diskussion der Frage, ob die Kommandanten in gewissen Fällen nicht das Recht haben sollten, von den Zeugen die Ablegung eines Eides zu verlangen.[5])

Die Aufnahme eines Protokolls über das Fischereidelikt durch den Kommandanten des Kreuzers soll die Einleitung der strafrechtlichen Verfolgung des Täters erleichtern. Dieser Urkunde, die dann später in dem Staate des Delinquenten als Beweismittel dient, muß man, auch wenn sie von einem ausländischen Offizier aufgezeichnet ist, öffentlichen Glauben beimessen, da nach einem allgemeinen Gewohnheitsrechte[6]) auch die Urkunden, welche von ausländischen Beamten innerhalb der Grenzen ihrer Zuständigkeit aufgenommen sind, eine publica fides genießen.[7]) Voraussetzung der Anerkennung der publica fides ist natürlich die Konstatierung der Echtheit. Die Legalisation einer solchen Urkunde pflegt nun entweder so zu geschehen, daß sie von dem Heimatstaate des Beamten, der ihren Inhalt fixiert hat, unter Beidrückung des großen Staatssiegels[8]) beglaubigt

---

[1]) a. a. O.

[2]) a. a. O.

[3]) a. a. O.

[4]) a. a. O.

[5]) a. a. O.

[6]) v. Bar a. a. O. Bd. 2 S. 379.

[7]) „Full faith and credit shall be given in each nation to the public acts, records and judicial proceedings of the tribunals of every other nation." Dudley-Field a. a. O. S. 445.

[8]) v. Bar a. a. O. S. 380; vgl. Art. 9 des Konsularvertrages mit Griechenland v. 26. 11. 1881 (RGBl. 1882 S. 108).

wird, oder in der Weise, daß der diplomatische Vertreter desjenigen Staates, in dem die Urkunde ihre Verwendung finden soll, ihre Echtheit bezeugt.

Für Deutschland bestimmt § 403 ZPO., daß die Entscheidung darüber, ob eine Urkunde, welche durch eine ausländische Behörde oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Person des Auslands errichtet sich darstellt, ohne näheren Nachweis als echt anzusehen sei, das Gericht nach den Umständen des Falles zu treffen habe, und daß zum Beweise der Echtheit einer solchen Urkunde die Legalisation durch einen Konsul oder Gesandten des Reiches genügend sei.[1])

Es gibt jedoch Fälle, wo mit der Aufnahme eines Protokolls nach der Visitation oder nach der Durchsuchung die Rechte des Kommandanten des Kreuzers noch nicht erschöpft sind; er kann, wenn die rechtswidrige Handlung ihm schwer genug erscheint, um diese Maßregel zu rechtfertigen, das Fahrzeug in einen Hafen des Staates, dem der delinquierende Fischer angehört, abführen, ja sogar einen Teil der Schiffsmannschaft an Bord des Kreuzers nehmen, um sie der Behörde ihres Heimatstaates auszuliefern (Art. 30 Abs. 3).

Nicht in allen Fällen einer Vertragsverletzung braucht der Kommandant des Kreuzers den Vorfall zu Protokoll zu nehmen. Schon das Draft Memorandum hatte in gewissen Fällen eine rein zivilrechtliche Haftung des delinquierenden Fischers vorgesehen.[2]) Eine solche enthielt auch der Vorschlag des belgischen Delegierten Orban,[3]) den die Fischereikonferenz vollständig übernahm:

Wenn das Delikt nicht schwer[4]) ist, aber einem Fischer dadurch Schaden zugefügt worden ist, so kann durch den

---

[1]) vgl. den Vertrag zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn vom 25. 2. 1880 (RGBl. 1881 S. 4), der die Beglaubigung von ausländischen öffentlichen Urkunden durch inländische Behörden nicht fordert.

[2]) Dies ist aus den Sitzungsprotokollen zu entnehmen (NRG. 2 s. Bd. 9 a. a. O.).

[3]) a. a. O. S. 538.

[4]) Die Würdigung des einzelnen Falls überläßt der Vertrag dem Kommandanten.

Kommandanten des Kreuzers zwischen den beiden Parteien ein Vergleich herbeigeführt werden. Dieser setzt eine Entschädigung fest, die, wenn möglich, an Ort und Stelle zu leisten ist. Ist die betreffende Partei nicht in der Lage, sofort die Schuld zu entrichten, so bekommt der forderungsberechtigte Schiffsführer vom Kommandanten eine Urkunde über die von dem Delinquenten zu zahlende Summe, die der Geschädigte nötigenfalls auf gerichtlichem Wege im Staate des Delinquenten beitreiben kann.

Kommt ein Vergleich nicht zustande, so hat der Kommandant, wie oben[1]) geschildert, Protokoll aufzunehmen (Art. 33).

Die Bestimmung zur Feststellung des Schadens durch den Kommandanten ist ein ausgezeichnetes Mittel, um in gewinnsüchtiger Absicht erhobene Schadensersatzansprüche hintanzuhalten.

Auf den Vorschlag des Präsidenten[2]) wurde bestimmt, daß die Verfolgung der im Vertrag erwähnten Delikte im Namen des Staates oder durch den Staat zu betreiben ist (Art. 34.) Diese prozeßrechtliche Bestimmung war nötig im Hinblick auf Großbritannien, welchem das Institut der Staatsanwaltschaft fehlt. Im Deutschen Reiche bildet diese Strafverfolgung ja ohnehin die Regel.

Über das bei der Verfolgung von Fischereidelikten zu beobachtende Verfahren sind keine vertraglichen Bestimmungen zustande gekommen, so daß, wenn der delinquierende Fischer nicht dem Staate des Klägers angehört, im einzelnen Falle ein Benehmen zwischen den Regierungen der Staaten, welchen die Beteiligten angehören, erforderlich sein wird.

VIII. Gerichtsstand. Als Gerichtsstand, welchem der Täter unterliegen soll, ist das forum delicti commissi aufgestellt. Wie erwähnt, gelten die Schiffe als Gebietsteile ihres Heimatstaates und es unterliegen daher seinen strafenden Normen alle auf ihnen begangenen strafbaren Handlungen, mag der Täter Inländer oder Ausländer sein. Entsprechend diesem allgemein

---

[1]) S. 56 f.

[2]) NRG. 2 s. a. a. O. S. 538.

anerkannten völkerrechtlichen Grundsatze sollen daher alle Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des Vertrags vor den Gerichten desjenigen Staates zur Aburteilung gelangen, welchem das Fahrzeug, auf dem sich das Delikt abgespielt hat, angehört (Art. 36).

IX. Die Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern. Während der 6. Sitzung ist von der Fischereikonferenz über diese Frage diskutiert worden, ohne daß man eine Einigung erzielte. Der Präsident Rahusen betonte, die Konferenz sei wohl einer Meinung, daß bloße nationale Maßregeln gegen den Branntweinhandel in der Nordsee nicht wirksam genug seien. Das Ergebnis der Diskussion über diesen Punkt faßte er in folgenden Worten zusammen[1]):

„Die Konferenz ist ohne Ausnahme der Ansicht, daß es wünschenswert ist, den Mißbräuchen (des Branntweinhandels in der Nordsee) ein Ende zu bereiten, doch glaubt die Konferenz angesichts der Verschiedenheit der Gesetze in den einzelnen Ländern sich auf den Wunsch beschränken zu müssen, die interessierten Regierungen möchten versuchen, durch ein internationales Übereinkommen Vorkehrungen zu treffen, die geeignet sind, den durch die fahrenden Schänken ausgeübten Branntweinhandel und die damit verknüpften Tauschgeschäfte mit Fischen, Netzen usw. zu verhindern".

Dieser Wunsch ist in das oben[2]) erwähnte Protokoll aufgenommen worden.

Der Wunsch der Konferenz ist in Erfüllung gegangen. Ein diesbezüglicher Vertrag ist am 11. 4. 1894 von fünf an der Nordseefischerei beteiligten Staaten ratifiziert worden.

Dieser Vertrag wird noch Gegenstand ausführlicher Besprechung werden.[3])

X. Internationaler Kabelschutz. In derselben Sitzung, in der die Unterdrückung des Branntweinhandels von der Fischereikonferenz debattiert wurde, legte der dänische

---

[1]) a. a. O. S. 525.
[2]) S. 28f.
[3]) s. unten S. 70ff.

Delegierte Bruun die Schutzbedürftigkeit der unterseeischen Telegraphenkabel dar.[1]) Nach überzeugenden Worten über die schweren Beschädigungen, die die Kabel in der Nordsee besonders durch die Anker und Treibnetze der Seefischer erlitten hätten, schlug er vor, die Konferenz solle Maßnahmen dagegen in den Fischereivertrag aufnehmen. Die Delegierten konnten sich aber nicht dazu entschließen.

In dem genannten Protokoll richtete die Konferenz einen diesbezüglichen Wunsch[2]) an ihre Regierungen.

Auf Betreiben der französischen Regierung ist drei Jahre nach Zusammentritt der Fischereikonferenz (am 14. 3. 1884) auf der Pariser Konferenz ein Vertrag zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel geschlossen worden.[3])

---

[1]) a. a. O. S. 526.

[2]) Derselbe hatte folgenden Wortlaut: „En considération de la haute importance qui s'attache au maintien permanent des communications télégraphiques, la Conférence exprime également le très vif désir que les Gouvernements prennent des mesures efficaces pour prévenir la détérioration des câbles sous-marins par les pêcheurs" (a. a. O. S. 547).

[3]) Die ersten Anfänge zu einem internationalen Kabelschutz fallen in das Jahr 1869, nachdem drei Jahre zuvor das erste unterseeische Kabel zwischen der Alten und Neuen Welt gelegt worden war. Die in dem genannten Jahre von den Vereinigten Staaten gemachten Vorschläge, durch ein internationales Zusammenwirken die unterseeischen Telegraphenanlagen zu schützen, fanden — besonders wegen Ausbruchs des deutsch-französischen Krieges — kein Gehör. Nicht reif, die Frage des Kabelschutzes zu lösen, zeigte sich die Internationale Telegraphenkonferenz, die 1871 in Rom zusammengetreten war, denn sie war der Ansicht, sie sei nur „chargée d'étudier et de résoudre des questions de l'ordre administratif et non des questions pouvant avoir un caractère politique" (Renault in der RDI. Bd. 12 S. 253). Erst im Jahre 1879 trat das Institut für internationales Recht durch Ausarbeitung der einschlägigen Punkte dem Plane wieder näher. Auch der 1881 zu Paris tagende Kongreß der Elektrotechniker sprach sich für eine gemeinsame internationale Regelung aus. Am 14. 3. 1884 wurde von 27 Staaten ein Vertrag geschlossen, der „Anwendung findet außerhalb der Küstengewässer — Begrenzung ist nicht getroffen (vgl. dagegen Art. 2 des Fischereivertrags von 1882) — auf alle unterseeischen Kabel, welche rechtmäßig gelegt sind und auf den Staatsgebieten, Kolonien oder Besitzungen eines oder mehrerer der H. v. T. landen" (vgl. Fischer a. a. O.; Landois a. a. O.; Renault a. a. O. S. 255ff.; David a. a. O. S. 103ff.

XI. Nehmen die Fische in der Nordsee ab? Der deutsche Delegierte Fürbringer befürchtete dies.[1]) Er hielt es für angezeigt, Schutzmaßregeln gegen die Zerstörung des Laichs durch die Schleppnetze[2]) und den Fang der Fischbrut zu treffen und zu diesem Zwecke etwa anzuordnen, daß die Fischer nur bis auf eine bestimmte Entfernung an die Küste heranfahren dürfen, um die freie Entwicklung der dort sich aufhaltenden Fische und des dort abgelegten Laichs nicht zu beeinträchtigen, ferner, daß die Schleppnetze nach bestimmten Angaben konstruiert werden müßten.

Auch der holländische Delegierte Buys hielt einen Schutz für notwendig.[3])

Der schwedische Delegierte Smitt bemerkte,[4]) daß die Fische nicht nur an der Küste, sondern auch im offenen Meere laichen (wo eine Vernichtung des Laichs und der Brut schwerer zustande kommen kann).

Der französische Delegierte Mancel war der Ansicht,[5]) daß die Nordsee außerhalb der Küstengewässer zu jeder Zeit[6]) und mit jedem Gerät frei sein müsse.

Der belgische Delegierte Orban teilte mit,[7]) daß die Frage zur Beantwortung noch nicht reif sei, da die in verschiedenen Ländern veranstalteten Untersuchungen widersprechende Resultate geliefert hätten.

Als auch der Präsident meinte,[8]) die Frage sei noch keiner Entscheidung fähig, sah die Konferenz von einer weiteren Erörterung ab.[9]) Doch sollten die Delegierten, sagte der Präsi-

---

[1]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 528.

[2]) Dadurch daß sie über den Meeresboden hinwegstreifen.

[3]) a. a. O.

[4]) a. a. O.

[5]) a. a. O.

[6]) Also ohne Festsetzung einer Schonzeit der Fische.

[7]) a. a. O.

[8]) a. a. O.

[9]) Unrichtig ist die Behauptung von Bonfils (a. a. O. S. 473), der Vertrag v. 6. 5. 1882 sei geschlossen worden, „um dem übermäßigen Fischfang und der Entvölkerung der Fische in gewissen Meeresteilen vorzubeugen".

dent, ihre Regierungen darauf aufmerksam machen, dieser Frage eine gründliche Betrachtung zuzuwenden.

Der Conseil permanent international pour l'exploration de la mer[1]) hat in seiner jüngsten (6.) Sitzung v. 14. 6. 1907 in London über die in Rede stehende Frage Bericht erstattet. Die Protokolle über diese Sitzung[2]) kommen nach einer statistischen Darstellung der in den Jahren 1892 bis 1904 in Deutschland, England, Schottland, Holland und Dänemark gelandeten Mengen von Schollen[3]) zu dem Ergebnis, daß die Gesamtmenge derselben nicht abgenommen hat.[4])

„Es sind auch", heißt es auf S. 100 dieses Sitzungsberichtes, „aus einer 18jährigen Periode (1886—1903) Angaben gesammelt worden über die Fänge einer Anzahl Dampftrawler, die fortwährend ein ziemlich begrenztes Gebiet unweit der Küste Schottlands befischten. Auch hier kommt man zu demselben Ergebnis wie oben, nämlich, daß uns das Vorliegende nicht zu dem Schlusse

---

[1]) Schon im Jahre 1870 hatte Preußen die „Kommission zur Erforschung deutscher Meere" in Kiel ins Leben gerufen. 1893 richtete es die biologische Anstalt auf Helgoland ein, die sich die Erforschung der deutschen Meere, besonders die Naturgeschichte des Herings, zur Aufgabe machte; die Expeditionen dieser Anstalt kommen fast ausschließlich durch den Deutschen Seefischereiverein zustande. Den Bemühungen dieses Vereins ist es auch zu danken, daß Deutschland sich an der internationalen Erforschung der nordeuropäischen Meere beteiligte, welche 1899 in einer Konferenz zu Stockholm beschlossen wurde und den Namen „Conseil permanent pour l'exploration de la mer" führt. Die Tragweite dieses großartigen Instituts, an dem außer Deutschland Schweden, Norwegen, die Niederlande, Dänemark, Rußland und Großbritannien beteiligt sind, ist noch gar nicht abzuschätzen, da es sich mit Erfolg bemüht, die Lebensbedingungen und Lebensgewohnheiten der wichtigsten Fischarten zu ermitteln und dadurch die überaus wichtigen Fragen der etwa nötig werdenden Schongebiete und -zeiten sowie der besten Fanggebiete zu klären imstande sein wird. s. Grotewold, Die deutsche Hochseefischerei in der Nordsee S. 290ff.; R. Dittmer, Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902.

[2]) Der Deutsche Seefischereiverein in Berlin hatte die Freundlichkeit, mir dieselben für einige Zeit zu überlassen.

[3]) Nicht auch anderer Fische.

[4]) Procès-verbaux S. 100.

berechtigt, daß die aus dem erwähnten Gebiete gelandeten Mengen abgenommen haben."

Nach diesen Enqueten dürfte, falls für die anderen in der Nordsee gefangenen Fische das gleiche gelten sollte,[1]) die Behauptung zutreffend sein, daß die Fischereikonferenz mit Recht von den erwähnten Schutzmaßregeln absah.

§ 10.

Überblick über den Vertrag von 1882.

Lassen wir noch einmal die Hauptbestimmungen des Vertrags an uns vorüberziehen, nämlich die genaue Festsetzung der Ausdehnung der Küstengewässer (Art. 2—4), die Vorschriften über die Staatszugehörigkeit der Fischerfahrzeuge und die die letztere dokumentierenden äußeren Kennzeichen (Art. 5—13), die Verhaltungsmaßregeln für die (auf hoher See tätigen) Fischer zur Vermeidung von Konflikten und zur Erzielung der Freiheit des Fischfangs (Art. 14 – 24), die Bestimmungen über die Behandlung von in See aufgefundenen Fischereigegenständen (Art. 25), über die Art und Weise der „Polizeiaufsicht" auf See (Art. 26—33) und endlich die Verfolgung von Übertretungen der Vertragsvorschriften (Art. 34—37), so können wir sagen, daß der Vertrag durch diese Bestimmungen geeignet war, ein hohes Maß von Sicherheit in den Betrieb der Nordseefischerei zu bringen.

Robert David hält den Vertrag für „ein Dokument von außerordentlichem Wert für das internationale Seerecht".[2])

Der Erfolg des Vertrags, sagt dieser Autor, sei sehr gut. „Die von den Kreuzerkommandanten aufgenommenen Protokolle ziehen immer Rechtsverfolgung der Fischereidelikte nach sich . . . Die Parteien sind sehr befriedigt; sind doch durch den Vertrag die Schwierigkeiten, wie sie fortwährend unter den Nordseefischern auf freiem Meere auftraten, behoben worden." [3])

Auch Grotewold bemerkt,[4]) die Vorschriften über die

---

[1]) Statistische Angaben darüber gibt es nicht.

[2]) a. a. O. S. 92.

[3]) a. a. O. S. 91.

[4]) Marinerundschau Jahrg. 1911 Heft 9 S. 1115.

Polizeiaufsicht, „das eigentliche Rückgrat des Vertrags", hätten sich „in einer fast dreißigjährigen Praxis geradezu glänzend bewährt".[1])

Noch ein dritter Schriftsteller, Bromley-Burrows, übt Kritik an dem Vertrag.

Wie oben[2]) hervorgehoben wurde, müssen alle Übertretungen der Vorschriften des Vertrags vor dem Gerichte des Staates abgeurteilt werden, dem der Täter angehört. In den meisten Fällen wird also der Kläger in einem fremden Lande gegen den Täter vorzugehen haben. Er wird daher, sagt Bromley-Burrows,[3]) der Tragung hoher Kosten ausgesetzt sein, um so mehr, wenn er die Zeugen vor das fremde Gericht kommen lassen will.

Dieser Autor schlägt deshalb vor, es sollten die in Betracht kommenden Staaten zur Aburteilung aller bei Ausübung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer begangenen Delikte ein internationales Gericht ins Leben rufen, dessen Richter aus Leuten zu bestehen hätten, die mit der wirtschaftlichen und technischen Seite des Fischereigewerbes gründlich vertraut sein müßten.

§ 11.

Das deutsche Ausführungsgesetz v. 30. 4. 1884.

In Art. 35 hatten sich die vertragschließenden Staaten verpflichtet, ihren gesetzgebenden Körperschaften diejenigen „Maßnahmen vorzuschlagen, welche erforderlich sind, um die Ausführung des Fischereivertrages zu sichern und namentlich diejenigen, welche den Bestimmungen der Art. 6—23 zuwiderhandeln, mit Freiheits- oder Geldstrafe oder diesen beiden Strafen zugleich bestrafen zu lassen".

Dieser Verpflichtung kam Deutschland nach durch das Ausführungsgesetz v. 30. 5. 1884,[4]) das zugleich mit dem Vertrag

[1]) Er verschweigt aber nicht, daß aus Interessentenkreisen Stimmen laut wurden für eine energischere Durchführung jener Vorschriften (a. a. O.)

[2]) S. 61 f.

[3]) a. a. O. S. 711.

[4]) Durch Gesetz v. 22. 3. 1891 Art. 1 Ziff. 5 Abs. 4 ist es auch in Helgoland eingeführt worden.

am 15. 5. 1884 in Kraft getreten ist, um eine wirksame Handhabung der Konvention zu sichern.

Es bestimmt in § 1, daß die Vorschriften der Art. 6—23 des Vertrags v. 6. 5. 1882 betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer auf die zur Seefischerei bestimmten Fahrzeuge auch während ihres Aufenthaltes in den zur Nordsee gehörigen deutschen Küstengewässern Anwendung finden, in § 2, daß Zuwiderhandlungen gegen die in den Art. 6—23 der internat. Konvention v. 6. 5. 1882 und in § 1 AG. enthaltenen Bestimmungen, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft werden und im Falle des Führens oder Gebrauchs verbotener Werkzeuge oder Geräte [1]) neben der Geld- oder Gefängnisstrafe auf Einziehung der Werkzeuge oder Geräte zu erkennen ist, ohne Unterschied, ob sie dem Verurteilten gehören oder nicht, endlich daß auf die Einziehung selbständig erkannt werden kann, wenn die Verfolgung oder Verurteilung einer bestimmten Person nicht ausführbar ist.

Die Normen dieses Ausführungsgesetzes finden ihre Motivierung in folgenden Erwägungen:

Die Bestimmungen der Art. 6—23 des Vertrags können der Natur der Sache nach gegen die zur Ausübung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer bestimmten deutschen Fischerfahrzeuge nur dann mit Erfolg zur Geltung gebracht werden, wenn sie von diesen Fahrzeugen auch innerhalb der zur Nordsee gehörigen deutschen Küstengewässer beobachtet werden müssen. Insoweit erschien daher eine Ausdehnung jener Vorschriften auf diese Gewässer erforderlich, wogegen Fischerfahrzeuge, welche lediglich der Küstenfischerei dienen, ihnen natürlich nicht unterworfen werden konnten.

Nach den oben [2]) gemachten Ausführungen sind die Strafen in § 2 AG. gegen Deutsche und Ausländer, die auf deutschen Schiffen dienen, angedroht, sei es, daß die Tat auf hoher See oder

---

[1]) s. oben S. 42 f. und Art. 23 des Vertrages.

[2]) S. 49.

in deutschen Küstengewässern begangen ist. Wegen von Deutschen im Auslande (fremden Küstengewässern) begangener Straftaten kann nach StGB. § 4 Ziff. 3 Bestrafung eintreten. Da die Küstengewässer, deren Umfang Art. 2 des Vertrags bestimmt, als Inland anzusehen sind, ist auch der Ausländer, der auf einem fremden Schiffe dient, strafbar, wenn die Tat in deutschen Küstengewässern begangen worden ist.

Hinsichtlich des Strafmaßes schließt sich der § 2 AG. an die verwandte Bestimmung des § 296a StGB. über das unbefugte Fischen der Ausländer in deutschen Küstengewässern[1]) an.

Die Vorschrift in § 2 AG. über die Einziehung verbotener Werkzeuge rechtfertigt sich durch die besondere Schädlichkeit der hier in Betracht kommenden Gegenstände und findet sich auch in den Ausführungsbestimmungen anderer Vertragsstaaten.[2])

Die Nichtbeachtung der Vorschriften des Art. 24 des Vertrags (Führung von Lichtern zur Verhütung des Zusammenstoßes der Fischerfahrzeuge) ist nicht nach § 2 AG., sondern nach Art. 9 der Seestraßenordnung v. 6. 2. 1906 und § 145 StGB.[3]) strafbar.

Die Aneignung der im Art. 25 bezeichneten Gegenstände[4]) fällt als Funddiebstahl[5]) unter § 246 StGB. (vgl. auch StrandO. §§ 16, 21 ff., 36 ff.).

Im übrigen finden die allgemeinen Bestimmungen des Strafgesetzbuchs Anwendung. Die Tat ist nach Maßgabe der angedrohten Strafe Vergehen und verjährt in fünf Jahren. Ein in Frage kommendes Delikt ist jedoch sogen. Zustandsdelikt[6]): Die Verjährung beginnt nicht mit der Vollendung der strafbaren Handlung, sondern erst mit der Beseitigung des verbotenen Zu-

[1]) Dieser lautet: „Ausländer, welche in deutschen Küstengewässern unbefugt fischen, werden mit Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft. Neben der Geld- oder Gefängnisstrafe ist auf Einziehung der Fanggeräte, welche der Täter bei dem unbefugten Fischen bei sich geführt hat, ingleichen der in dem Fahrzeuge enthaltenen Fische zu erkennen, ohne Unterschied, ob die Fanggeräte dem Verurteilten gehören oder nicht".

[2]) z. B. Belgiens; s. de Ryckere a. a. O. S. 59 f.

[3]) s. S. 44 Anm. 2.

[4]) s. oben S. 45 ff.

[5]) vgl. v. Liszt, Lehrb. des deutschen Strafrechts S. 446.

[6]) v. Liszt a. a. O. S. 237.

standes; dies ist der Fall bei allen unrichtigen Bezeichnungen des Fahrzeugs, bei Nichtbesitz des Nationalitätsnachweises, bei einzelnen die Verhehlung der Nationalität bezweckenden Handlungen, wie Führen einer falschen Flagge. Bei Führung verbotener Werkzeuge beginnt die Verjährung mit der Entfernung derselben vom Schiffe.

Drittes Kapitel.

Der Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See v. 16. 11. 1887 / 14. 2. 1893.

§ 12.

Vorbemerkung.

Wenn im folgenden der Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern behandelt wird, so könnte es auf den ersten Blick erscheinen, als ob das über den Rahmen des Themas hinausgehe, weil jener Vertrag kein „Vertrag über die Nordseefischerei" sei. Tatsächlich steht er aber mit dem zuvor besprochenen v. 6. 5. 1882 in enger Beziehung; haben doch beide die gleiche Aufgabe, verfolgen sie doch den gleichen Endzweck: Beseitigung jeder Störung des Fischereigewerbes in der Nordsee.

§ 13.

Die Vorgeschichte des Vertrags v. 16. 11. 1887 / 14. 2. 1893.

In seinem Bericht, den der britische Kommissär Higgin 1881 seiner Regierung vorlegte, hatte er eine große Anzahl Aussagen wiedergegeben, welche im Fischereigewerbe beschäftigte Personen gemacht hatten über den Branntweinhandel auf offenem Meere in der Nordsee.[1]) Er selbst hatte den Wunsch ausgedrückt, es möchte auf internationalem Wege diesem verderbenbringenden

[1]) s. Higgin, Report S. 22, 29—32, 43, 44 usw.

Handel entgegengetreten werden, der schwere wirtschaftliche Schädigung und Demoralisierung der Nordseefischer verursache.[1])

Auf der Fischereikonferenz von 1881/82 war die Frage der Unterdrückung der Mißbräuche der fahrenden Branntweinschenken in der Nordsee von dem holländischen Delegierten Buys aufs Tapet gebracht worden. Er informierte die Konferenz über eine Enquete, die die holländische Regierung über die fahrenden Schenken (Marketenderschiffe) veranstaltet hatte. Zur Orientierung über deren Treiben sei aus dem Berichte des Delegierten Buys folgendes wiedergegeben[2]): „Einer der Kutter, der von der (holländischen) Zollverwaltung angeführt wird, hat in den ersten acht Monaten dieses Jahres (1881) in der Nordsee verkauft: 2247 l Spirituosen, 2725 kg Tabak und Zigarren, 12 Musikinstrumente, Schuhe usw. Während des Jahres 1880 hatte derselbe Kutter nur 1649 l Spiritousen verkauft, eine Tatsache, die zu beweisen scheint, daß der Alkoholkonsum (der Nordseefischer) mit großer Schnelligkeit zunimmt. Die meisten der solchen Handel treibenden Schiffe vertauschen auch ihre Waren gegen schlechthin jedes Ding, das dem Fischer zur Verfügung steht, so daß diese Schiffe oft kunterbunt beladen heimkehren: mit Ankern, Tauen, alten Netzen, Bussolen, jeglicher Art Eisen-, Kupfer- oder Holzgerät, besonders aber beträchtlichen Mengen frisch gefangener Fische ... Der Gewinn der Marketenderschiffe an dem Branntwein ist ein ganz gewaltiger: 400—600 %.“

Auch das britische Handelsamt hatte eine Untersuchung über den Branntweinhandel in der Nordsee veranstaltet. Die britischen Delegierten gaben der Haager Konferenz von 1887 darüber einen Bericht,[3]) aus dem hervorgeht, daß häufig Nordseefischer sich an Bord der Schenken begaben, im Rausche über Bord fielen oder sich schwere Körperverletzungen zufügten.

Wenn wir dann noch mehrere der von dem britischen Kommissär vernommenen Personen von Unglücksfällen und Mordtaten erzählen hören,[4]) die sich infolge übermäßigen Alkohol-

[1]) a. a. O.; vgl. oben S. 25.
[2]) NRG. 2 s. Bd. 8 S. 523 f.
[3]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 482 ff., 491 f.
[4]) Higgin, Report S. 47, 50, 53.

genusses an Bord der Marketenderschiffe zutrugen, so können wir deren unglückseligen Einfluß auf den Betrieb der Nordseefischerei ermessen.

Nach seinem der Konferenz von 1881/82 gegebenen Bericht über den Branntweinhandel in der Nordsee nach der holländischen Enquete schlug er den Delegierten folgende Maßnahmen zur Ausrottung desselben vor[1]):

1. Verbot des Verkaufs alkoholischer Getränke in der Nordsee.

2. Forderung einer Kaution durch die Zollbehörden von jedem verdächtigen Schiffe, die erst dann wieder zurückgezahlt werden soll, wenn die Löschung der Spirituosen in einem fremden Hafen nachgewiesen wird.

Der britische Delegierte Kennedy und der belgische Delegierte Orban äußerten, daß in diesen Vorschriften gewaltsame Eingriffe in die Freiheit des Handels lägen.[2])

Der deutsche Delegierte Fürbringer meinte,[3]) die Gesetze der einzelnen Staaten sollten den Branntweinhandel von der Erfüllung gewisser seine Auswüchse unterdrückender Bedingungen abhängig machen.

Der Präsident Rahusen bemerkte,[4]) daß bloße nationale Maßregeln den Branntweinhandel niemals ausrotten könnten.

Da sich die Konferenz auf die Ergreifung bestimmter Maßnahmen gegen den Branntweinhandel in der Nordsee nicht einigen konnte,[5]) schloß der Präsident die Diskussion mit dem oben[6]) erwähnten Wunsche an die Regierungen der Delegierten.[7])

Fünf Jahre nach dem Zusammentritt der Haager Friedenskonferenz lud die holländische Regierung die Nordseestaaten wiederum zu einer Konferenz nach dem Haag ein zwecks Be-

---

[1]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 524.

[2]) a. a. O.

[3]) a. a. O. S. 525.

[4]) a. a. O. S. 524.

[5]) Guillaume (a. a. O. S. 491) meint: „Il résulte de l'échange de vues . . . qu'une entente n'était pas possible à cette épogne, que le problème n'avait pas été suffisament étudié".

[6]) S. 62.

[7]) NRG. 2 s. Bd. 9 S. 525.

ratung über die zu ergreifenden Maßnahmen gegen die erwähnten Mißstände.

Alle folgten dem Rufe durch Absendung von Bevollmächtigten, Schweden und Norwegen ausgenommen. Aus Deutschland erschienen die Delegierten Weymann und Donner, aus Belgien Orban, aus Dänemark Bruun, aus Frankreich Mancel, aus England Kennedy und Trevor, aus den Niederlanden Rahusen, Buys und Verkerk-Pistorius.[1]) Bis auf den Deutschen Weymann und den Holländer-Verkerk Pistorius waren die genannten Delegierten bereits auf der Konferenz von 1881 anwesend.

Als „présents“ [2]) nennt das Protokoll [3]) Minister des Äußeren van Karnebeek [4]) und Handelsminister van den Bergh.

Die Konferenz tagte vom 10. bis 25. 6. 1886 und hielt neun Sitzungen ab.[5])

Der zustandegekommene Vertrag wurde am 16. 11. 1887 von den Delegierten unterzeichnet.[6])

Durch Zusatzprotokoll v. 14 2. 1893 [7]) wurde bestimmt, daß der Vertrag sechs Wochen nach Auswechslung der Ratifikationsurkunden in Kraft gesetzt werden soll. Der Vertrag [8]) ist denn auch ratifiziert und die Ratifikationsurkunden sind am 11. 4. 1894 im Haag ausgetauscht worden.[9])

1894 ist er auch im Reichsgesetzblatt [10]) verkündigt worden.

---

[1]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 473 f.

[2]) Nicht unter den Delegierten.

[3]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 474.

[4]) Auf der Haager Friedenskonferenz war er Vizepräsident und erster Bevollmächtigter Hollands; Meurer, Die Haager Friedenskonferenz Bd. 1 S. 28.

[5]) Hinsichtlich der Wahl der Konferenzsprache gilt hier das oben S. 26 Gesagte.

[6]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 547.

[7]) NRG. 2 s. Bd. 22 S. 562 und RGBl. 1894 Nr. 20 S. 435 ff.

[8]) und das Zusatzprotokoll.

[9]) RGBl. 1894 S. 436.

[10]) Nr. 20 S. 427—436. Abdruck bei Fleischmann a. a. O. S. 218; Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche S. 273 ff. Literatur bei: v. Liszt, Das Völkerrecht S. 286; Ullmann a. a. O. S. 329 ff; De Ryckere a. a. O. S. 125 ff.; David a. a. O. S. 92; Zorn (Ph.) a. a. O. Bd. 2 S. 828; Guillaume a. a. O. S. 488 ff.; Bonfils a. a. O. S. 326; Oppenheim a. a. O. Bd. 7 S. 335; Nys a. a. O. Bd. 2 S. 168.

Das deutsche Ausführungsgesetz ist am 4. 3. 1894 ergangen.[1] [2])

In dem Zusatzprotokoll wurde Frankreich, das nicht ratifizierte,[3]) der Beitritt offen gehalten.[4])

Es wurde darin auch Art. 11 Abs. 2 des Vertrags einer Umgestaltung unterzogen, nämlich in der Bestimmung: „Der Vertrag bleibt vom Tage der Ausführung an fünf Jahre in Kraft, und falls keine der vertragschließenden Mächte zwölf Monate vor dem Ablauf dieses Zeitraums vom Vertrag zurückzutreten beabsichtigt, gilt er auf ein Jahr verlängert und so fort von Jahr zu Jahr" wurde die Zeitdauer von fünf Jahren auf ein Jahr und die Kündigungsfrist von zwölf Monaten auf einen Monat verkürzt.

Zugleich mit dem Zusatzprotokoll v. 14. 2. 1893 wurde von den Delegierten der vertragschließenden Staaten ein Schlußprotokoll[5]) unterzeichnet,[6]) in dem sie der in Art. 3 des Vertrags übernommenen Verpflichtung nachkamen, ein gleichmäßiges und besonderes Abzeichen für diejenigen Schiffe festzusetzen, die mit einer Konzession versehen sind, auf Grund deren sie an die Fischer Mundvorrat und andere zu ihrem Gebrauche bestimmte Gegenstände mit Ausnahme von geistigen Getränken verkaufen dürfen (vgl. unten S. 80 f.).

---

[1]) RGBl. 1894 Nr. 7 S. 151.

[2]) Das dänische Ausführungsgesetz erging am 23. 3. 1888, das belgische am 2. 6. 1890, das holländische am 15. 4. 1891 (abgeändert durch Gesetz v. 30. 12. 1893) und das englische am 29. 6. 1893; Höpfner a. a. O. S. 512 ff.

[3]) Das „Bulletin mensuel de la société de législation comparée" bemerkt hierzu mit Recht, daß der von holländischen Zeitungen angeführte Grund, Frankreich habe den Vertrag nicht ratifiziert, weil er den Kreuzerkommandanten ein Visitationsrecht eingeräumt habe, hinfällig sei. Dieses Recht sei auch im Vertrag v. 6. 5. 1892 ausgesprochen und Frankreich habe ihn trotzdem ratifiziert.

[4]) Nach Art. 10 wurde Staaten, welche an dem Vertrag nicht teilgenommen haben, auf ihren Antrag der Beitritt gestattet. Dieser Beitritt wird der niederländischen Regierung mitgeteilt und durch diese den übrigen vertragschließenden Regierungen.

[5]) RGBl. 1894 S. 436; NRG. 2 s. Bd. 22 S. 563.

[6]) Nicht ratifiziert.

§ 14.

Die Verhandlungen und Beschlüsse der Haager Konferenz von 1886.

Van Karnebeek eröffnete am 10. 6. 1886 die Sitzung mit einer Rede,[1]) in der er kurz auf das Unwesen der fahrenden Schenken in der Nordsee hinwies und betonte, welch große soziale Mission die Delegierten erfüllen würden, wenn sie gegen die schweren Mißstände im Betriebe der Nordseefischerei zweckentsprechend vorgingen.

Vor Eintritt in die Konferenzverhandlungen wurde auf den Vorschlag Orbans der holländische Delegierte Rahusen zum Präsidenten und der britische Delegierte Kennedy zum Vizepräsidenten gewählt.[2])

Auf den Vorschlag des Präsidenten[3]) kamen die Delegierten überein, die Diskussion mit der Besprechung des Programms zu eröffnen, das den Nordseestaaten von der holländischen Regierung übermittelt worden war.

Dieses sei deshalb hier mitgeteilt[4]):

„Die den Delegierten der internationalen Konferenz zur Ergreifung der Maßnahmen gegen den Spirituosenhandel in der Nordsee unterbreiteten Gesichtspunkte.

Um das Ziel zu erreichen, das sich die Konferenz gesetzt hat, scheint es von Nutzen:

I. sich zu verständigen über die von jeder der auf der Konferenz vertretenen Mächte zu erlassenden Strafbestimmungen gegen den Verkauf von geistigen Getränken an die Fischer in in der Nordsee innerhalb der durch Art. 4 des Vertrags vom 6. 5. 1882 aufgestellten Grenzen;

II. zu prüfen, ob diese Strafen zu verschärfen sind, im Falle die Spirituosen gegen Erzeugnisse des Fischfangs oder andere dem Reeder gehörige Dinge ausgetauscht werden;

---

[1]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 474f.
[2]) a. a. O. S. 476.
[3]) a. a. O.
[4]) a. a. O. S. 480; Guillaume a. a. O. S. 494f.

III. die Beobachtung der Strafbestimmungen überwachen zu lassen:

1. in den Küstengewässern durch Kreuzer des Staates, zu welchem die Küstengewässer gehören,

2. außerhalb der Küstengewässer durch die Kreuzer aller vertragschließenden Mächte gemäß der durch die Art. 28—32 des Vertrags v. 6. 5. 1882 aufgestellten Bestimmungen.

IV. Wenn die hohen vertragschließenden Teile glauben, durch Verordnungen der Zollbehörden die genaue Beobachtung der genannten Strafbestimmungen sichern zu müssen, könnten sie sich verpflichten:

1. jede Befreiung oder Ermäßigung von Zollabgaben zu verweigern, falls die Ausfuhr von Spirituosen durch ein Fahrzeug stattfindet, dessen Eigentümer oder Schiffsherr wegen Übertretung der genannten Bestimmungen bestraft ist;

2. die Zollbehörden zu ermächtigen, von Fahrzeugen, die des Handels mit Spirituosen verdächtig sind, eine Kaution zu verlangen.

V. Wenn die Fischerfahrzeuge von der Steuer auf Spirituosen befreit sind, müßte man bestimmen, welche Mengen sie einschiffen dürften.

VI. Für die Verfolgung von Übertretungen des Vertrags könnten die Bestimmungen der Art. 34, 36 und 37 des Vertrags v. 6. 5. 1882 in Anwendung gebracht werden."

Dieses Programm zeigt, daß die Konferenz zunächst die Frage zu entscheiden hatte, ob jeder Spirituosenhandel in der Nordsee überhaupt zu untersagen sei, sie also mit der Besprechung über Punkt I des holländischen Programms beginnen mußte.

Dies betonte auch der belgische Delegierte Orban;[1]) nach seiner Meinung liege der Kernpunkt der ganzen Frage darin, ob Spirituosenhandel (auf See) verwerflich sei oder nicht. Er selbst sei allerdings von der Verwerflichkeit desselben überzeugt. Es sei kein Bedürfnis für die Fischer, sich auf dem Meere geistige Getränke zu verschaffen, da an Bord stets eine ausreichende Menge vorhanden sei.

[1]) NRG. II s. Bd. 14 S. 476.

Der Delegierte Mancel meinte,[1]) gegen einen Kauf von geistigen Getränken auf See sei nichts einzuwenden, Diebstahl aber sei ein Tausch derselben gegen Fischereierzeugnisse usw., welche ja dem Schiffseigentümer gehören.

Ähnlicher Ansicht war auch der deutsche Delegierte Weymann.[2]) Dieser äußerte auch,[3]) seine Regierung habe wenig oder kein Interesse an dem Gegenstand der Verhandlungen. Eine durch deutsche Behörden exakt durchgeführte Enquete habe gezeigt, daß nur drei oder vier deutsche Schiffe Spirituosenhandel treiben,[4]) und da geistige Getränke in Deutschland sehr billig seien, die deutschen Fischer überdies nur kleine Reisen machten, so hätten sie nicht das Bedürfnis, in fahrenden Schenken zu kaufen.

Die Delegierten Mancel und Bruun behaupteten,[5]) es gäbe keine französischen bezw. dänischen Branntweinschenken in der Nordsee.

Der britische Delegierte Trevor meinte, Bezug nehmend auf des Delegierten Weymann Worte[6]):

Wenn die deutschen fahrenden Schenken keine geistigen Getränke an deutsche Fischer verkaufen, so sei klar, daß sie davon an fremde Fischer verkaufen.

Da außer den deutschen und dem französischen Delegierten alle übrigen der Ansicht waren, daß jeglicher Spirituosenhandel in der Nordsee zu untersagen sei, beschloß die Konferenz:

„Es ist verboten, spirituöse Getränke an Personen zu verkaufen, welche sich an Bord eines Fischerfahrzeuges befinden oder zu einem solchen gehören. Den genannten Personen ist der Ankauf spirituöser Getränke verboten.

---

[1]) a. a. O. S. 478.

[2]) a. a. O. S. 479.

[3]) a. a. O. S. 478.

[4]) Anders aber die Denkschrift zum internat. Vertrag betr. den Branntweinhandel unter den Nordseefischern (Stenogr. Ber. 1893/94 S. 253): „Es stellt Deutschland ein nicht unbedeutendes Kontingent zu den die Nordsee besuchenden Marketenderschiffen".

[5]) NRG. II s. Bd. 14 S. 478.

[6]) a. a. O. S. 478f.

Als spirituöse Getränke werden alle durch Destillation erzeugte und mehr als fünf Liter Alkohol auf das Hektoliter enthaltende Flüssigkeiten angesehen.

Der Austausch spirituöser Getränke gegen Gegenstände jeder Art und namentlich gegen Erträgnisse des Fischfangs, Schiffsausrüstungsgegenstände oder Fischereigeräte ist verboten" (Art. 2 des Vertrags).

Zu Abs. 1 dieses Artikels ist zu bemerken, daß die Delegierten anerkannt hatten, daß vom ethischen Standpunkt aus ein großer Unterschied zwischen dem Vergehen des Kaufs und dem Vergehen des Verkaufs von alkoholischen Getränken auf dem Meere sei. So bemerkte z. B. der Delegierte Trevor,[1]) es sei wohl zu verstehen, daß der Fischer leicht der Versuchung unterliege, sich Alkohol auf dem Meere zu verschaffen, andererseits sei aber zu bedenken, daß der Kauf ein zweiseitiger Vertrag sei, und man daher Käufer und Verkäufer in gleicher Weise treffen müsse. Doch drückten die Delegierten von Dänemark, Belgien und Deutschland den Wunsch aus,[2]) daß die Gesetze der einzelnen Staaten für den Verkauf von Spirituosen höhere Strafen androhen sollten als für den Kauf derselben.

Zu der im Abs. 2 gegebenen Definition von alkoholischen Getränken im Sinne des Vertrags ist noch hinzuzufügen, daß man unter solchen auch Getränke zu verstehen hat, die unter dem Namen einer Branntweinart verkauft werden, wie Grog, Punsch usw., falls sie jenen Alkoholgrad besitzen. Wären diese Mischgetränke ausgenommen, so würde jedem Unterschleif Gelegenheit geboten sein.

Was den in Abs. 3 des Art. 2 berührten Tauschhandel betrifft, so wünschte die Konferenz,[3]) daß die einzelnen Staaten mit besonders schweren Strafen dagegen ankämpfen sollten. Damit hatte sie Punkt 2 des holländischen Programms einigermaßen Rechnung getragen.

Hatte die Konferenz durch die Bestimmungen in Art. 1 Abs. 1 das Prinzip des holländischen Programms in Punkt 1 ver-

[1]) a. a. O. S. 522.
[2]) a. a. O. S. 523.
[3]) a. a. O. S. 491.

wirklicht, so sah sie natürlich davon ab, Vorschriften über die Art und Höhe der Strafen gegen Übertretung der Bestimmung in Art. 1 Abs. 1 zu erlassen.[1])

Zwar war dem Spirituosenhandel in der Nordsee nun gesteuert, aber es blieb noch die Frage offen, ob man den Marketenderschiffen nicht auch den Handel mit Zigarren, Tabak, Musikinstrumenten usw. untersagen solle.

Der deutsche Delegierte Donner legte das Für und Wider dar[2]):

Einerseits müsse man befürchten, daß die Besitzer von Marketenderschiffen, wenn sie überhaupt Warenhandel in der Nordsee treiben dürfen, geneigt sein würden, auch Spirituosen zu verkaufen, den Folgen einer Visitation auf See aber sich durch die Behauptung entziehen würden, andere Waren als Spirituosen verkauft zu haben, eine Behauptung, die man nicht widerlegen könne, da die Konferenz ein Durchsuchungsrecht der Marketenderschiffe abgelehnt habe.[3]) Diese Überlegungen sprächen für die Untersagung jedweden Handels in der Nordsee überhaupt. Andererseits aber sei zu bedenken, daß eine solche Maßregel einen Eingriff in die Freiheit des Handels darstelle. Der Delegierte Donner empfahl daher, einen Mittelweg zu gehen, nämlich den Verkauf von Waren (außer Spirituosen) von einer den Marketenderschiffen von ihren Heimatstaaten zu erteilenden Konzession abhängig zu machen.

Dieser Vorschlag fand die allgemeine Zustimmung der Delegierten; eine Diskussion ergab sich nur bei der von Verkerk-Pistorius geäußerten Meinung,[4]) wenn man die Erwerbung der Konzession nur auf Grund des Verkaufs an die Fischer verlangen würde, so sähen alle Marketenderschiffe von der Erlangung der Konzession ab unter dem Vorwande, nicht an Fischer, sondern an Handelsschiffe verkaufen zu wollen.

Trotz dieser Bedenken beschloß die Konferenz:

„Das Recht, an Fischer, abgesehen von spirituösen Ge-

---

[1]) Wie es Punkt 1 des holländischen Programms wünschte.

[2]) a. a. O. S. 519f.

[3]) s. unten S. 82.

[4]) a. a. O. S. 524.

tränken, Mundvorrat und andere zu ihrem Gebrauch dienende Gegenstände zu verkaufen, ist abhängig von der Erteilung einer Konzession seitens desjenigen Staates, welchem das Schiff angehört. Die Konzessionsurkunde muß u. a. die nachstehenden Bedingungen enthalten:

1. Das Schiff darf keine größere Menge Spirituosen an Bord führen, als zum Verbrauch durch die Besatzung für notwendig zu erachten ist.

2. Jeder Umtausch der oben angeführten Gegenstände gegen Erträgnisse des Fischfangs, Schiffsausrüstungsgegenstände oder Fischereigeräte ist verboten. Die mit einer solchen Konzession versehenen Schiffe haben ein besonderes und gleichmäßiges Abzeichen zu führen, welches die hohen vertragschließenden Teile noch vereinbaren werden" (Art. 3).[1])

Als Abzeichen ist denn auch durch das Schlußprotokoll v. 14. 2. 1893 eine Flagge bestimmt worden, welche stets an der Spitze des Hauptmastes des Marketenderschiffes aufzuhissen ist. Diese Flagge soll weiß sein, mit dem Buchstaben S in der Mitte, in schwarz ausgeführt; die Größe der Flagge soll zwei

---

[1]) Aus den Bestimmungen in Art. 2 (oben S. 77) und aus Art. 3 des Vertrags ergeben sich also folgende Verbrechenstatbestände:

a) Es ist verboten, den an Bord eines Fischerfahrzeugs befindlichen Personen spirituöse Getränke zu verkaufen oder im Austausch gegen irgendwelche Gegenstände zu überlassen. Extradition ist hierbei erforderlich, der bloße Vertragsabschluß stellt nur straflosen Versuch dar.

b) Den Personen, die sich an Bord eines Fischerfahrzeugs befinden, ist es verboten, spirituöse Getränke zu kaufen oder durch Tausch zu erwerben. Sie sind auch strafbar, wenn sie von einem Marketenderschiff kaufen, das keinem der Vertragsstaaten angehört.

c) Es ist verboten, ohne Konzession Waren auf See an die Fischer zu verkaufen.

d) Das Mitführen von Vorräten an Spirituosen über den eigenen Bedarf ist den Marketenderschiffen untersagt.

e) Die zum Verkaufe zugelassenen Gegenstände der Marketenderschiffe dürfen nicht gegen Erträgnisse des Fischfangs, der Schiffsausrüstungsgegenstände oder Fischereigeräte veräußert werden.

f) Der Schiffsführer des Marketenderschiffes hat das Abzeichen am Schiffe zu führen.

Meter im Quadrat und diejenige des Buchstaben S einen Meter Höhe und zwei Dezimeter Strichbreite betragen.

Durch Verweigerung der Konzession ist man imstande, Leute, die nicht zuverlässig sind und Branntweinhandel treiben würden, von jeder Marketenderei auszuschließen.

Die Konferenz von 1887 hat aus denselben Gründen [1]) wie die Fischereikonferenz von 1881/82 Bestimmungen für die Beobachtung des Vertrags in den Küstengewässern der beteiligten Staaten nicht erlassen. Sie setzte vielmehr fest, daß die Anordnungen des Vertrags zur Unterdrückung des Branntweinhandels Anwendung finden: in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer, und zwar innerhalb der durch den Art. 4 des Haager Vertrags v. 6. 5. 1882 [2]) festgestellten Grenzen auf jeden, der sich an Bord eines Fahrzeuges eines der vertragschließenden Staaten befindet (vgl. Art. 1).

Durch diese Bestimmung hat die Konferenz natürlich auch Punkt III Abs. 1 des holländischen Programms [3]) abgelehnt.

Hingegen schlug der Präsident in Übereinstimmung mit dem holländischen Programm vor,[4]) man solle den Kreuzern der vertragschließenden Staaten die Befugnis einräumen zur Feststellung von Vertragsverletzungen nach Maßgabe der Bestimmungen in Art. 28—32 des Haager Vertrags v. 6. 5. 1882.

Die deutschen Delegierten waren der Ansicht,[5]) daß die Kreuzer nur sehr schwer Vertragsverletzungen feststellen könnten; auch würden die vertragschließenden Mächte die Intervention der Kreuzer einer fremden Macht zwecks Visitation und Durchsuchung zurückweisen. Übrigens dürfe sich eine derartige Intervention, um wirksam zu sein, nicht beschränken auf eine rasche Besichtigung des verdächtigen Schiffes daraufhin, ob es zum Spirituosenverkauf eingerichtet sei, sondern hätte in einer Durchsuchung des ganzen Schiffes in allen seinen Räumen zu bestehen. Dann aber wären der Intervention nicht bloß Fischer-

[1]) s. oben S. 31 f.
[2]) s. oben S. 31.
[3]) Oben S. 76.
[4]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 489.
[5]) a. a. O.

fahrzeuge, sondern alle Handelsschiffe überhaupt ausgesetzt, ein Vorgehen, gegen das sie entschiedenen Einspruch erheben müßten.

Der französische Delegierte Mancel stimmte den deutschen Delegierten bei[1]): Gegen eine Intervention der Kreuzer, die sich auf eine bloße Visitation beschränke, habe er nichts einzuwenden, er verwerfe aber das Durchsuchungsrecht, das letzten Endes zu einer unerträglichen Überwachung aller Handelsschiffe führe.

Der Delegierte Verkerk-Pistorius meinte,[2]) das Recht der Visitation bezw. Durchsuchung solle erst dann gestattet sein, wenn das Schiff in flagranti ertappt worden sei oder dessen Bauart darauf schließen lasse, daß es Spirituosenhandel treibe.

Der britische Delegierte Kennedy empfahl, als Grundlage für die Bestimmungen über das den Kommandanten der Kreuzer der beteiligten Staaten zu übertragende Visitationsrecht den Art. 10 des Vertrags zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel v. 14. 3. 1884[3]) zu übernehmen.

Der Präsident stellte fest,[4]) daß mit Ausnahme der deutschen Delegierten, die sich der Stimme enthielten, die übrigen Delegierten für die Annahme dieses Artikels waren.

Damit hatte die Konferenz — im Gegensatz zu Art. 29 Abs. 1 des Vertrags v. 6. 5. 1882 und zu Punkt III Abs. 2 des holländischen Programms — das Durchsuchungsrecht (droit de recherche) fallen lassen und nur das Visitationsrecht (droit de visite) beibehalten.

Sonst stimmt der Konferenzbeschluß im Prinzip mit Art. 28, 29 Abs. 1, Art. 30 Abs. 2 u. 3 des Vertrags v. 6. 5. 1882 überein;[5]) nur hielt die Konferenz es nicht für angezeigt, die Befehlshaber der Kreuzer zu ermächtigen, in besonders schweren Fällen einen Teil der Mannschaft des schuldigen Fischerfahrzeugs an Bord zu nehmen.

---

[1]) a. a. O. S. 490.
[2]) a. a. O.
[3]) Fleischmann a. a. O. S. 190.
[4]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 490.
[5]) s. Anhang.

Es gelten für das Visitationsrecht auch hier die oben[1]) besprochenen Grundsätze.

Hinsichtlich der Bestimmungen über den Widerstand gegen die Anordnungen des Kreuzerkommandanten hat sich die Konferenz genau an die Vorschriften von Art. 32 des Haager Vertrags von 1882 gehalten.

Was Punkt IV des holländischen Programms[2]) betrifft, so legte der Delegierte Verkerk-Pistorius dar, was unter „Verordnungen der Zollbehörden" zu verstehen sei: Dieser Ausdruck könne die Vorstellung erwecken, als sollten Änderungen in den Zollgesetzen der einzelnen Staaten vorgenommen werden; das habe aber das holländische Programm nicht im Auge. Die im Programm genannten Maßnahmen hätten vielmehr den Charakter von Polizeiverordnungen, die den Zweck hätten, auf wirksame Weise die Beobachtung der Vorschriften über den Spirituosenhandel in der Nordsee zu sichern. Es stehe daher nichts im Wege, die Überwachung dieser Maßnahmen in Häfen, die keine Zollbeamten besäßen, anderen Lokalbehörden zu übertragen.

Der belgische Delegierte Orban bemerkte,[3]) daß der Abs. 1 von Punkt IV des holländischen Programms in gewissen Fällen gegen den Eigentümer eines Fahrzeugs vorzugehen zwinge, während der Schuldige doch nicht immer der Eigentümer sei.

Die deutschen Delegierten betonten die Unmöglichkeit der Durchführung der Anordnungen in Punkt IV. u. V. in den Freihäfen von Hamburg und Bremen, wo es keine Zölle gäbe und daher von Zollerhöhung oder Ermäßigung nicht die Rede sein könne.[4])

Hierauf erwiderte Verkerk-Pistorius,[5]) wenn in Deutschland nicht die Vorschriften von Punkt IV zur Durchführung gebracht werden könnten, so müsse für diesen Staat eben eine Ausnahme darin zugelassen werden.

---

[1]) S. 51 ff.
[2]) Oben S. 76.
[3]) NRG. 2 s. Bd. 14 S. 496.
[4]) a. a. O. S. 497.
[5]) a. a. O.

Gegen eine solche Auffassung protestierte Orban[1]); aus ihr sei zu folgern, daß einem wegen Spirituosenhandels verurteilten deutschen Schiffe gar kein Nachteil erwachse, während deshalb z. B. ein belgisches keine Zollbefreiung mehr genieße.

Der französische Delegierte Mancel erklärte,[2]) daß auch in Frankreich Fahrzeuge, die Spirituosen exportierten, von Zollabgaben befreit seien.

Da sich im Verlauf der Diskussion gezeigt hatte, daß über Punkt IV des holländischen Programms kein Einverständnis erzielt werden konnte, wurde er von der Konferenz zurückgezogen.[3])

Auch Punkt V[4]) war nicht annehmbar, da nicht in allen der beteiligten Staaten Branntwein von der Besteuerung frei ist.[5])

Ohne Debatte übernahm die Konferenz den VI. (letzten) Punkt des holländischen Programms, in welchem für die Bestimmungen über die Verfolgung von Übertretungen des Vertrags zur Unterdrückung des Branntweinhandels die Anwendung der Art. 34, 36,[6]) 37 des Vertrags v. 6. 5. 1882 vorgeschlagen wird.

§ 15.

Überblick über den Vertrag.

Durch den Vertrag ist jeder Spirituosenhandel in der Nordsee unterdrückt worden.

Eine beschränkte Gestattung, etwa im Wege der Konzessionierung einer bestimmten Anzahl von Schiffen, würde unausbleiblich fortgesetzte Umgehungen zur Folge haben, da eine wirksame Überwachung eines derartigen Handelsbetriebes sich als unausführbar darstellt. Den Fischern selbst wird durch das Verbot ein Schaden nicht zugefügt, denn alle Fischerfahr-

---

[1]) a. a. O.

[2]) a. a. O. S. 500.

[3]) a. a. O. S. 503.

[4]) s. oben S. 76.

[5]) Guillaume a. a. O. S. 502.

[6]) Dieser Artikel konnte natürlich nicht im Wortlaut, sondern nur dem Prinzip nach angenommen werden.

zeuge pflegen die dem wirklichen Bedarf entsprechende Menge Branntwein für die Besatzung mit sich zu führen.

Die deutschen Fischerfahrzeuge entfernen sich meist nicht so lange von der Küste, daß eine Ergänzung ihres Bedarfs an Branntwein erforderlich wird. Dieser Grund und vor allem die Tatsache, daß unsere Seefischer bei der ihnen von Natur eigenen Mäßigkeit nur selten mit den Marketenderschiffen verkehren und daher auch kaum unter deren Unwesen leiden, rechtfertigt die Behauptung, daß das sachliche Interesse Deutschlands an dem Zustandekommen des Vertrags nur ein geringes war. Gleichwohl hat sich das Reich aus ethischen Gründen nicht der Mitwirkung zur Erreichung des angestrebten Zieles entziehen können, da aus Deutschland, wie erwähnt,[1]) eine nicht unbedeutende Zahl von Marketenderschiffen die Nordsee aufsucht.

Der Vertrag hat sich in Deutschland vorzüglich bewährt, denn nach der Reichskriminalstatistik sind Bestrafungen auf Grund des Ausführungsgesetzes überhaupt nicht vorgekommen. Mißstände sind, soweit ersichtlich, in der Literatur nicht kritisiert worden.

§ 16.

Das deutsche Ausführungsgesetz v. 4. 3. 1894.[2])

Das deutsche Ausführungsgesetz zum Vertrage v. $\frac{16.11.1887}{14.2.1893}$ bestimmt in § 1:

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Art. 2[3]) und 3[4]) des internationalen Vertrags v. $\frac{16.11.1887}{14.2.1893}$ zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See werden, sofern nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 600 Mk. oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft.[5])

[1]) Oben S. 77 Anm. 4.

[2]) RGBl. 1894 Nr. 7 S. 151.

[3]) s. oben S. 77 f.

[4]) s. oben S. 79 f.

[5]) Die Strafe ist dieselbe wie in § 296a StGB.; vgl. oben S. 69 Anm. 1.

Täter der Delikte, die oben[1]) genau gekennzeichnet wurden, können In- und Ausländer sein; in Betracht kommt nur, wie oben bemerkt, die Nationalität des Schiffes, auf dem sie das Delikt begangen haben. Hieraus geht hervor, daß an deutschen Gerichten nur auf deutschen Fahrzeugen delinquierende Personen abgeurteilt werden können.

In den deutschen Küstengewässern ist jedoch, wie bereits dargelegt wurde,[2]) die Nationalität des Schiffes, auf dem sich der Handelnde befindet, ohne Belang. Dies bestimmt auch § 2 AG.[3])

§ 17.

Schluß.

Ein Überblick über die Nordseefischereiverträge zeigt, daß der erste derselben, der anglofranzösische Vertrag von 1839, lediglich die Grenzen der Küstengewässer der beiden kontrahierenden Staaten bestimmte. Das haben auch alle anderen Nordseefischereiverträge getan — und sie mußten es, wenn die Streitigkeiten der Nordseefischer verschiedener Nationalität über nationales und internationales Seegebiet ausgerottet[4]) bezw. vermieden werden sollten.[5]) Aber diese Verträge gingen über den Vertrag von 1839 wesentlich hinaus, indem sie Vorschriften an die Nordseefischer erließen, deren Befolgung nach Möglichkeit eine Störung des Fischfangs auf hoher See ausschließt.

Eine besondere Stellung nimmt unter diesen Verträgen der zur Unterdrückung des Branntweinhandels ein, der sich nicht nur an die Fischer wendet, sondern an alle Personen überhaupt, die sich auf den Schiffen der vertragschließenden Staaten in der Nordsee im freien Meer befinden.

---

[1]) S. 80 Anm. 1.
[2]) S. 56.
[3]) Der sich mit § 1 AG. zum Vertrag v. 6. 5. 1882 deckt.
[4]) s. die Verträge von 1839, 1852 und 1867.
[5]) Dieser Grund gilt natürlich nicht für den Vertrag von 1887.

In allen Verträgen kehrt das Prinzip der Polizeiaufsicht auf See wieder: es billigen sich die Staaten gegenseitig Aufsichtsbefugnisse zu, durch welche eine Beobachtung der erlassenen Vorschriften erzielt und im Falle der Übertretung der Schuldige den Gerichten seines Heimatstaates zugeführt werden kann.

Anhang.

(Abdruck aus dem Reichsgesetzblatt 1884 Nr. 11 S. 25 ff.)

(Nr. 1536.) Convention internationale ayant pour objet de régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales. Du 6 Mai 1882.

Sa Majesté l'Empereur de l'Allemagne, Roi de Prusse etc.

ayant reconnu la nécessité de régler la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, ont résolu de conclure à cet effet une convention et ont nommé pour Leurs plénipotentiaires, savoir:

. . . . . .

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoir, trouvés en bonne et due forme sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Les dispositions de la présente convention, qui a pour objet de régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales sont applicables aux nationaux des Hautes Parties contractantes.

Article 2.

Les pêcheurs nationaux jouiront du droit exclusif de pêche dans le rayon de trois milles, à partir de la laisse de basse mer, le long de toute

(Übersetzung.)

(Nr. 1536.) Internationaler Vertrag betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer. Vom 6. 5. 1882.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen usw. (Folgen die Namen der Kontrahenten)

von der Notwendigkeit überzeugt, die Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer polizeilich zu regeln, haben beschlossen, eine Übereinkunft zu diesem Zwecke abzuschließen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

(Folgen die Namen der Bevollmächtigten.)

welche, nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die Bestimmungen dieses Vertrages, welcher die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer zum Gegenstande hat, finden Anwendung auf die Staatsangehörigen der Hohen vertragschließenden Teile.

Artikel 2.

Die Fischer jeder Nation sollen das ausschließliche Recht zum Betriebe der Fischerei haben in dem Gebiete bis zu 3 Seemeilen Entfernung von

l'étendue des côtes de leurs pays respectifs, ainsi que des îles et des bancs qui en dépendent.

Pour les baies, le rayon de trois milles sera mesuré à partie d'une ligne droite, tirée en travers de la baie, dans la partie la plus rapprochée de l'entrée, au premier point où l'ouverture n'excédera pas dix milles.

Le présent article ne porte aucune atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche, naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales, à la charge par eux de se conformer aux règles spéciales de police édictées par les Puissances riveraines.

Article 3.

Les milles mentionnés dans l'article précédent sont des milles géographiques de soixante au degré de latitude.

Article 4.

Pour l'application des dispositions de la présente convention, les limites de la mer du Nord sont déterminées comme suit:

I. au Nord par le parallèle du 61e de latitude;

II. à l'Est et au Sud:

1°. par les côtes de la Norvège entre le parallèle du 61e degré de latitude et le phare de Lindesnaes (Norvège);

2°. par une ligne droite tirée du phare de Lindesnaes (Norvège) au phare de Hanstholm (Danemark);

der Niedrigwassergrenze, in der ganzen Längenausdehnung der Küsten ihres Landes und der davor liegenden Inseln und Bänke.

In den Buchten ist das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie ab zu rechnen, welche in dem dem Eingang der Bucht zunächstgelegenen Teile von einem Ufer derselben zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung zuerst nicht mehr als 10 Seemeilen beträgt.

Der gegenwärtige Artikel soll die den Fischerfahrzeugen bei der Schifffahrt und beim Ankern in den Küstengewässern eingeräumte freie Bewegung in keiner Weise beschränken, nur haben sich dieselben hiebei genau nach den von den Uferstaaten erlassenen besonderen polizeilichen Vorschriften zu richten.

Artikel 3.

Unter der im vorigen Artikel erwähnten „Seemeile“ ist der 60. Teil eines Breitengrades zu verstehen.

Artikel 4.

Die Grenzen der Nordsee werden, insoweit es sich um Anwendung der Bestimmungen dieses Vertrags handelt, gebildet:

I. im Norden durch den 61. Grad nördlicher Breite;

II. im Osten und Süden:

1. durch die norwegische Küste zwischen dem 61. Grade nördlicher Breite und dem Leuchtturm von Lindesnaes (Norwegen);

2. durch eine gerade Linie, die man sich von dem Leuchtturm von Lindesnaes (Norwegen) nach dem Leuchtturm von Hanstholm (Dänemark) gezogen denkt;

3°. par les côtes du Danemark, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Belgique et de la France jusqu'au phare de Gris Nez;

III. à l'Ouest:

1°. par une ligne droite tirée du phare de Gris Nez (France) au feu le plus Est de South Foreland (Angleterre).

2°. par les côtes orientales de l'Angleterre et de l'Ecosse;

3°. par une ligne droite joignant Duncansby Head (Ecosse) à la pointe Sud de South Ronaldsha (Iles Orcades);

4°. par les côtes orientales des Iles Orcades;

5°. par une ligne droite joignant le feu de North Ronaldsha (Iles Orcades) au feu de Sumburgh Head (Shetland-Inseln);

6°. par les côtes orientales des Iles Shetland;

7°. par le méridien du feu de North Unst (Iles Shetland) jusqu'au parallèle du 61° degré de latitude.

Article 5.

Les bateaux de pêche des Hautes Parties contractantes sont enregistrés d'après les règlements administratifs des différents pays. Pour chaque port, il y a une série continue de numéros, précédés d'une ou plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité supérieure compétente.

Chaque gouvernement établira un tableau portant indication des dites lettres initiales.

Ce tableau, ainsi que toutes les modifications qui pourraient y être

3. durch die Küsten Dänemarks, Deutschlands, der Niederlande, Belgiens und Frankreichs bis zum Leuchtturm von Gris-Nez;

III. im Westen:

1. durch eine gerade Linie, die man sich von dem Leuchtturm von Gris-Nez (Frankreich) nach dem östlichen Feuer von South Foreland (England) gezogen denkt;

2. durch die Ostküsten von England und Schottland;

3. durch eine gerade Linie, welche Duncansby Head (Schottland) mit der Südspitze von South Ronaldsha (Orkney-Inseln) verbindet;

4. durch die Ostküsten der Orkney-Inseln;

5. durch eine gerade Linie, welche das Feuer von North Ronaldsha (Orkney-Inseln) mit dem Feuer von Sumburgh Head (Shetland-Inseln) verbindet;

6. durch die Ostküste der Shetland-Inseln;

7. durch den Meridian des Feuers von North Unst (Shetland-Inseln) bis zum 61. Grade nördlicher Breite.

Artikel 5.

Die Fischerfahrzeuge der Hohen vertragschließenden Teile sind nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften der verschiedenen Länder in Register einzutragen. Für jeden Hafen erfolgt die Eintragung unter fortlaufenden Nummern, mit Vorsetzung des oder der für denselben von der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Unterscheidungsbuchstaben.

Jede Regierung wird ein diese Unterscheidungsbuchstaben enthaltendes Verzeichnis aufstellen lassen.

Dieses Verzeichnis und alle an demselben später etwa vorgenom-

ultérieurement apportées, devront être notifiés aux autres Puissances contractantes.

Article 6.

Les bateaux de pêche portent la lettre ou les lettres initiales de leur port d'attache et le numéro d'enregistrement dans la série des numéros de ce port.

Article 7.

Le nom de chaque bateau de pêche, ainsi que celui du port auquel il appartient, sont peints à l'huile, en blanc sur un fond noir, sur l'arrière de ce bateau, en caractères qui devront avoir au moins huit centimètres de hauteur et douze millimètres de trait.

Article 8.

La lettre ou les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau, à 8 ou 10 centimètres au dessous du plat bord, d'une manière visible et apparente. Ils sont peints à l'huile en couleur blanche sur un fond noir.

Néanmoins la distance ci-dessus indiquée n'est pas obligatoire pour les bateaux d'un faible tonnage sur lesquels il n'y aurait pas de place suffisante au dessous du plat bord.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de quinze tonneaux et au dessus, de quarante-cinq centimètres de hauteur sur six centimètres de trait.

Pour les bateaux au dessous de quinze tonneaux, ces dimensions sont de vingt-cinq centimètres de hauteur sur quatre centimètres de trait.

La même lettre ou les mêmes lettres et numéros sont également placés

menen Änderungen sind zur Kenntnis der übrigen vertragschließenden Mächte zu bringen.

Artikel 6.

Die Fischerfahrzeuge haben den oder die Unterscheidungsbuchstaben des Heimathafens und die Nummer zu tragen, unter welcher sie in das Register desselben eingetragen sind.

Artikel 7.

Der Name und Heimathafen jedes Fischerfahrzeugs ist am Heck desselben mit Ölfarbe weiß auf schwarzem Grunde in Schriftzeichen von wenigstens 8 cm Höhe und 12 mm Breite anzubringen.

Artikel 8.

Der oder die Unterscheidungsbuchstaben und die Nummern sind auf jeder Seite am Bug des Fahrzeugs, und zwar 8 oder 10 cm unterhalb des Schanddeckels deutlich und in die Augen fallend anzubringen. Sie sind in Ölfarbe weiß auf schwarzem Grunde zu malen.

Indessen ist die vorerwähnte Entfernung von dem Schanddeckel für Fahrzeuge von geringer Tragfähigkeit nicht maßgebend, bei welchen unter dem Schanddeckel nicht genügender Raum vorhanden ist.

Die Größe der Buchstaben und Zahlen beträgt bei Fahrzeugen von 15 t Tragfähigkeit und darüber 45 cm Höhe bei 6 cm Breite.

Bei Fahrzeugen unter 15 t beträgt die Größe 25 cm Höhe bei 4 cm Breite.

Derselbe Buchstabe oder dieselben Buchstaben und Zahlen sind auch

sur chapue côté de la grande voile du bateau, immédiatement au dessus de la dernière bande de ris; ils sont peints à l'huile: en noir, sur les voiles blanches ou tannées; en blanc, sur les voiles noires.

La lettre ou les lettres et numéros portés sur les voiles ont un tiers de plus de dimension dans tous les sens que ceux placés sur l'avant des bateaux.

Article 9.

Les bateaux de pêche ne peuvent avoir, soit sur les parois extérieures, soit sur les voiles, d'autres noms, lettres ou numéros que ceux qui font l'objet des articles 6, 7 et 8 de la présente convention.

Article 10.

Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de chacher, par un moyen quelconque, les noms, lettres et numéros, placés sur les bateaux et sur les voiles.

Article 11.

La lettre ou les lettres et les numéros affectés à chaque bateau sont portés sur les canots, bouées, flottes principales, chaluts, grappins, ancres et en général sur tous les engins de pêche appartenant au bateau.

Ces lettres et ces numéros sont de dimensions suffisantes pour être facilement reconnus. Les propriétaires de filets ou autres instruments de pêche peuvent en outre les marquer de tels signes particuliers qu'ils jugent utiles.

auf jeder Seite des Großsegels des Fahrzeugs unmittelbar über dem obersten Reffbande in Öl gemalt anzubringen, und zwar, mit schwarzer Farbe auf weißen oder getantenSegeln, mit weißer Farbe auf schwarzen Segeln.

Der oder die auf den Segeln angebrachten Buchstaben und Nummern müssen in jeder Richtung um ein Drittel größer sein als die am Bug des Schiffes angebrachten.

Artikel 9.

Die Fischerfahrzeuge dürfen weder am äußeren Schiffskörper noch auf den Segeln andere Namen, Buchstaben oder Zahlen tragen als die in den Art. 6, 7 und 8 dieses Vertrages vorgeschrieben.

Artikel 10.

Es ist verboten, die am Schiffskörper und auf den Segeln der Fischerfahrzeuge angebrachten Namen, Buchstaben und Nummern auf irgendwelche Weise zu beseitigen, zu verändern, unkenntlich zu machan, zu verdecken oder sonst zu verheimlichen.

Artikel 11.

Der oder die für jedes Fahrzeug bestimmten Buchstaben und Nummern müssen auch an den Beibooten, Bojen, Hauptschwimmern, Schleppnetzen, Draggen, Ankern und überhaupt an allen Fischereigeräten, die zu dem Fahrzeuge gehören, angebracht sein

Diese Buchstaben und Nummern müssen von hinreichender Größe sein, um leicht erkannt zu werden. Die Eigentümer der Netze oder sonstigen Fischereigeräte können dieselben außerdem mit anderen besonderen Abzeichen versehen, wenn sie dies für nützlich halten.

Article 12.

Le patron de chaque bateau doit être porteur d'une pièce officielle, dressée par les autorités compétentes de son pays, qui lui permette de justifier de la nationalité du bateau.

Ce document indique obligatoirement la lettre ou les lettres et les numéros du bateau ainsi que sa description et le nom ou les noms, ou la raison sociale de son propriétaire.

Article 13.

Il est défendu de dissimuler par un moyen quelconque la nationalité du bateau.

Article 14.

Il est défendu à tout bateau de pêche de mouiller, entre le coucher et le lever du soleil, dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants.

Toutefois, cette défense ne s'applique pas à des mouillages qui auraient lieu par suite d'accidents ou de toute autre circonstance de force majeure.

Article 15.

Il est défendu aux bateaux arrivant sur les lieux de pêche de se placer ou de jeter leurs filets de manière à se nuire réciproquement ou à gêner les pêcheurs qui ont déjà commencé leurs opérations.

Article 16.

Toutes les fois que, pour pêcher avec des filets dérivants, des bateaux pontés et des bateaux non pontés commenceront à même temps à

Artikel 12.

Der Führer jedes Fischerfahrzeugs muß im Besitze eines von der zuständigen Behörde seines Landes ausgestellten amtlichen Schriftstücks sein, durch welches er sich über die Nationalität seines Schiffes ausweisen kann.

Diese Urkunde muß den oder die Buchstaben und die Nummern des Fahrzeugs, sowie die Beschreibung desselben und den oder die Namen oder die Firma seines Eigentümers enthalten.

Artikel 13.

Es ist verboten, die Nationalität des Fahrzeugs durch irgendwelches Mittel zu verhehlen.

Artikel 14.

Jedem Fischerfahrzeuge ist es verboten, zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang an solchen Stellen zu ankern, wo Treibnetzfischer bereits in der Ausübung ihres Betriebes begriffen sind.

Dieses Verbot bezieht sich jedoch nicht auf Ankerungen, welche durch Unfälle oder sonst durch höhere Gewalt veranlaßt werden.

Artikel 15.

Es ist den Fischerfahrzeugen verboten, bei der Ankunft auf den Fischereigründen so sich hinzulegen oder ihre Netze auszuwerfen, daß sie sich gegenseitig schaden oder den Fischern, welche bereits ihre Arbeiten begonnen haben, hinderlich werden können.

Artikel 16.

Wenn zum Zwecke der Treibnetzfischerei gedeckte und ungedeckte Fischerfahrzeuge gleichzeitig ihre Netze auszusetzen anfangen, müssen

mettre leurs filets à la mer, ces derniers les jetteront au vent des autres.

Les bateaux pontés doivent, de leur côté, jeter leurs filets sous le vent des bateaux non pontés.

En général, lorsque des bateaux pontés jettent leurs filets au vent des bateaux non pontés déjà en pêche et lorsque des bateaux non pontés jettent leurs filets sous le vent de bateaux pontes déjà en pêche, la responsabilité des avaries causées aux filets incombe à ceux qui se sont mis en pêche les derniers, à moins qu'ils n'établissent qu'il y a cas de force majeure ou que le dommage ne provient pas de leur faute.

Article 17.

Il est défendu de fixer ou de mouiller des filets ou toute autre engin de pêche dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants.

Article 18.

Il est interdit à tout pêcheur d'amarrer ou de tenir son bateau sur les filets, bouées, flottes ou toute autre partie de l'attirail de pêche d'un autre pêcheur.

Article 19.

Lorsque des pêcheurs au chalut se trouvent en vue des pêcheurs aux filets dérivants ou à la ligne de fond, ils doivent prendre les mesures nécessaires pour éviter tout préjudice à ces derniers; en cas de dommage, la responsabilité encourue incombe aux chalutiers, à moins qu'ils ne prouvent soit un cas de force majeure,

jedesmal die letzteren ihre Netze luvwärts von den ersteren auswerfen.

Dagegen müssen die gedeckten Fahrzeuge ihre Netze in Lee der ungedeckten Fischerboote auswerfen.

Wenn gedeckte Fahrzeuge luvwärts von offenen bereits im Fischen begriffenen Fischerbooten ihre Netze auswerfen und wenn ungedeckte Fischerboote in Lee gedeckter, bereits im Fischen begriffener Fischerfahrzeuge ihre Netze auswerfen, so gilt als Regel, daß die Verantwortlichkeit für die dadurch veranlaßte Beschädigung von Netzen diejenigen trifft, welche zuletzt angefangen haben zu fischen, sofern sie nicht nachweisen können, daß der Schaden durch höhere Gewalt oder sonst ohne ihre Schuld entstanden ist.

Artikel 17.

Es ist verboten, Netze oder sonstige Fischereigeräte an solchen Stellen festzumachen oder zu verankern, wo bereits Treibnetzfischer ihre Netze ausgesetzt haben.

Artikel 18.

Den Fischern ist untersagt, ihre Fahrzeuge an den Netzen, Bojen, Schwimmern oder irgendeinem sonstigen Fischereigerät eines anderen Fischers festzumachen oder festzuhalten.

Artikel 19.

Wenn Fischer, welche das Grundschleppnetz gebrauchen, in Sicht von Fischern sich befinden, welche Treibnetze oder Grundangeln gebrauchen, so müssen sie alle erforderlichen Maßregeln ergreifen, um jede Beeinträchtigung der letzteren zu vermeiden; im Falle einer Beschädigung fällt die Verantwortlichkeit den Grund-

soit que la perte subie ne provient pas de leur faute.

Article 20.

Lorsque des filets appartenant à des pêcheurs différents viennent à se mêler, il est défendu de les couper sans le consentement des deux parties.

Toute responsabilité cesse si l'impossibilité de séparer les filets par d'autres moyens est prouvée.

Article 21.

Lorsqu'un bateau pêchant aux cordes croise ses lignes avec celles d'un autre bateau, il est défendu à celui qui les lève de les couper, à moins de force majeure et, dans ce cas, la corde coupée doit être immédiatement renouée.

Article 22.

Sauf les cas de sauvetage et ceux prévus par les deux articles précédents, il est défendu à tout pêcheur de couper, de crocher ou de souveler, sous quelque prétexte que ce soit, les filets, lignes et autres engins qui ne lui appartient pas.

Article 23.

Il est interdit d'employer tout instrument ou engin servant exclusivement à couper ou à détruire les filets.

La présence à bord d'engins de cette nature est également défendue.

schleppnetzfischern zur Last, sofern sie nicht nachweisen können, daß der Schaden durch höhere Gewalt oder sonst ohne ihre Schuld entstanden ist.

Artikel 20.

Wenn Netze, welche verschiedenen Fischern zugehören, sich ineinander verwickeln, so ist es verboten, dieselben ohne das Einverständnis beider Teile zu zerschneiden.

Jede Verantwortlichkeit fällt jedoch hinweg, wenn die Unmöglichkeit, die Netze auf andere Art zu trennen, bewiesen wird.

Artikel 21.

Wenn ein Fischerfahrzeug, welches mit Grundangeln fischt, seine Angelleinen mit denen eines anderen Fahrzeugs kreuzt, so ist es demjenigen, der die Leinen aufnimmt, verboten, sie zu zerschneiden, höhere Gewalt ausgenommen, in welchem Falle die zerschnittene Angelleine unmittelbar darnach wieder zusammengeknotet werden muß.

Artikel 22.

Abgesehen von den Fällen der Bergung und den in den beiden vorigen Artikeln vorgesehenen Fällen ist es jedem Fischer untersagt, ihm nicht gehörige Netze, Leinen oder sonstige Fischereigeräte zu zerschneiden, einzuholen oder aufzunehmen, unter welchem Vorwand es auch sei.

Artikel 23.

Es ist verboten, irgendein Werkzeug oder Gerät zu gebrauchen, welches ausschließlich dazu dient, Netze zu zerschneiden oder zu zerreißen.

Das Vorhandensein derartiger Geräte an Bord eines Fischerfahrzeugs ist ebenfalls verboten.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour en empêcher l'embarquement à bord des bateaux de pêche.

Article 24.

Les bateaux pêcheurs ont à observer les règles générales, relatives aux feux, adoptées ou qui seront adoptées d'un commun accord par les Hautes Parties contractantes, en vue de prévenir les abordages.

Article 25.

Tout bateau de pêche, tout canot, tout objet d'armement ou de gréement de bateau de pêche, tout filet, ligne, bouée, flotte, ou instrument quelconque de pêche marqué ou non marqué, qui aura été trouvé ou recueilli en mer doit, aussitôt que possible, être remis aux autorités compétentes dans le premier port de retour ou de relâche du bateau sauveteur.

Ces autorités informent les consuls ou agents consulaires de la nation du bateau sauveteur et de celle du propriétaire des objets trouvés. Elles rendent ces objets aux propriétaires ou à leurs représentants, dès qu'ils ont été réclamés et que les droits des sauveteurs sont dûment garantis.

Les autorités administratives ou judiciaires, selon la législation des différents pays, fixent l'indemnité que les propriétaires doivent payer aux sauveteurs.

Die Hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, die nötigen Maßregeln zu ergreifen, um das Einschiffen derartiger Geräte an Bord der Fischerfahrzeuge zu verhindern.

Artikel 24.

Die Fischerfahrzeuge haben die bereits bestehenden oder unter den vertragschließenden Teilen noch zu vereinbarenden allgemeinen Vorschriften betr. die zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See zu führenden Lichter zu beobachten.

Artikel 25.

Alle Fischerfahrzeuge, Boote, Gegenstände der Ausrüstung oder der Takelage von Fischerfahrzeugen, Netze, Angelleinen, Bojen, Schwimmer oder sonstige Fischereigeräte, welche in See treibend angetroffen oder aufgefischt werden, müssen, dieselben mögen gezeichnet oder nicht gezeichnet sein, von dem bergenden Fahrzeuge in dem ersten Hafen, nach welchem dasselbe zurückkehrt oder in welchem es Zuflucht sucht, den zuständigen Behörden übergeben werden.

Diese Behörden haben die Konsuln oder Konsularagenten der Nation sowohl des bergenden Fahrzeugs als auch des Eigentümers der gefundenen Gegenstände hiervon zu unterrichten und jene Gegenstände den Eigentümern oder ihren Bevollmächtigten auszuliefern, sobald dieselben zurückgefordert werden und die Ansprüche der Berger gehörig sichergestellt sind.

Je nach der Gesetzgebung der verschiedenen Länder setzen die Verwaltungs- oder Gerichtsbehörden die Entschädigung fest, welche die Eigentümer den Bergern zu zahlen haben.

Il demeure entendu que cette disposition ne porte aucune atteinte aux conventions déjà en vigueur sur cette matière et que les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de régler entre elles, par des arrangements spéciaux, le montant d'une allocation fixe à allouer par filet retrouvè.

Les engins de pêche de toute nature trouvés sans marque sont considérés comme épaves.

Article 26.

La surveillance de la pêche sera exercée par des bâtiments de la marine militaires des Hautes Parties contractantes; en ce qui concerne la Belgique, ces bâtiments pourront être des navires de l'Etat, commandés par des capitaines commissionnés.

Article 27.

L'exécution des règles qui concernent le document justificatif de la nationalité, la marque et le numérotage des bateaux etc. et des engins de pêche, ainsi que la présence à bord des instruments prohibés (art. 6—13 et 23 § 2), est placée sous la surveillance exclusive des bâtiments croiseurs de la nation du bateau pêcheur.

Toutefois, les commandants des bâtiments croiseurs se signaleront mutuellement les infractions aux dites règles commises par les pêcheurs d'une autre nation.

Article 28.

Les bâtiments croiseurs de toutes les Hautes Parties contractantes sont

Es ist selbstverständlich, daß diese Bestimmung die bereits bestehenden, auf den Gegenstand bezüglichen Verträge unberührt läßt, und daß die Hohen vertragsschließenden Teile sich das Recht vorbehalten, unter sich durch besondere Vereinbarungen einen bestimmten Betrag der Vergütung für jedes wieder aufgefundene Netz festzusetzen.

Gefundene Fischereigeräte aller Art, welche nicht gezeichnet sind, werden wie seetriftige Sachen angesehen, deren Eigentümer unbekannt ist.

Artikel 26.

Die Überwachung der Fischerei wird durch Kriegsfahrzeuge der Hohen vertragsschließenden Teile ausgeübt; was Belgien betrifft, so können die Fahrzeuge Staatsschiffe sein, welche von staatlich angestellten Schiffskapitänen befehligt werden.

Artikel 27.

Die Ausführung der Vorschriften, welche den Nachweis der Nationalität durch Schiffspapiere, die Bezeichnung und Numerierung der Fahrzeuge usw. und der Fischereigeräte, ferner das Vorhandensein verbotener Werkzeuge an Bord betreffen (Art. 6—13 u. 23 Abs. 2), ist der ausschließlichen Überwachung durch die Fischereikreuzer der Nation des Fischerfahrzeugs unterstellt.

Jedoch haben die Befehlshaber der Kreuzer die Übertretungen der erwähnten Vorschriften durch die Fischerfahrzeuge einer anderen Nation sich gegenseitig mitzuteilen.

Artikel 28.

Die Kreuzer der Hohen vertragschließenden Teile sind befugt, alle

compétents pour constater toutes les infractions aux règles prescrites par la présente convention, autres que celles indiquées dans l'art. 27, et tout les délits se rapportant aux opérations de pêche, quelle que soit d'ailleurs la nation à laquelle appartiennent les pêcheurs qui commettent ces infractions.

Article 29.

Lorsque les commandants des bâtiments croiseurs ont lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la présente convention a été commise, ils peuvent exiger du patron du bateau auquel une contravention est ainsi imputée d'exhiber la pièce officielle justifiant de sa nationalité. Mention sommaire de cette exhibition est faite immédiatement sur la pièce produite.

Les commandants des bâtiments croiseurs ne peuvent pousser plus loin leur visite ou leur recherche à bord d'un bateau pêcheur qui n'appartient pas à leur nationalité, à moins, toutefois, que cela ne soit nécessaire pour relever les preuves d'un délit ou d'une contravention relative à la police de la pêche.

Article 30.

Les commandants des bâtiments croiseurs des Puissances signataires apprécient la gravité des faits de leur compétence, parvenus à leur connaissance et constatent le dommage, quelle qu'en soit la cause, éprouvé par les bateaux de pêche appartenant aux Hautes Parties contractantes.

Ils dressent, s'il y a lieu, procès-verbal de la constatation des faits,

Übertretungen der Bestimmungen dieses Vertrages, mit Ausnahme der im Art. 27 bezeichneten, und alle Vergehen, welche sich auf die Ausübung der Fischerei beziehen, festzustellen, ohne Unterschied der Nationalität der Fischer, welche sich dieser Zuwiderhandlungen schuldig machen.

Artikel 29.

Wenn die Befehlshaber der Kreuzer Grund zu der Annahme haben, daß eine Verletzung der durch diesen Vertrag getroffenen Anordnungen stattgefunden hat, so können sie von dem Führer des Fahrzeugs, welchem eine solche Zuwiderhandlung zur Last gelegt wird, die Vorlegung des urkundlichen Ausweises über seine Nationalität verlangen. Über diese Vorlegung ist unmittelbar nachher auf dem vorbezeichneten Schriftstücke ein kurzer Vermerk zu machen.

Die Befehlshaber der Kreuzer dürfen ihren Besuch oder ihre Nachforschung an Bord eines zu ihrer Nationalität nicht gehörigen Fischerfahrzeugs nicht weiter ausdehnen, als erforderlich ist, um die Beweise eines Vergehens oder einer Übertretung, welche sich auf die Fischereipolizei beziehen, zu erheben.

Artikel 30.

Die Befehlshaber der Kreuzer der Vertragsmächte haben die Erheblichkeit der zu ihrer Kenntnis gelangten, ihrer Zuständigkeit unterliegenden Tatsachen zu prüfen und ohne Unterschied der Ursache, den Schaden festzustellen, welchen die den Hohen vertragschließenden Teilen angehörigen Fischerfahrzeuge erlitten haben.

Sie haben geeignetenfalls ein Protokoll zur Feststellung des Sach-

telle qu'elle résulte tant des déclarations des parties intéressées que du témoignage des personnes présentes.

Si le cas lui semble assez grave pour justifier cette mesure, le commandant dun bâtiment croiseur aura le droit de conduire le bateau en contravention dans un port de la nation du pêcheur. Il pourra même prendre à son bord une partie des hommes de l'équipage pour les remettre entre les mains des autorités de la nation du bateau.

Article 31.

Le procès-verbal prévu à l'article précédent est rédigé dans la langue du commandant du bâtiment croiseur et suivant les formes en usage dans son pays.

Les inculpés et les témoins ont le droit d'y ajouter ou d'y faire ajouter, dans leur propre langue, toute mention ou témoignage qu'ils croiront utile.

Article 32.

La résistance aux prescriptions des commandants des bâtiments croiseurs chargés de la police de la pêche ou de ceux qui agissent d'après leurs ordres sera, sans tenir compte de la nationalité du croiseur, considérée comme résistance envers l'autorité nationale du bateau pêcheur.

Article 33.

Lorsque le fait imputé n'est pas de nature grave, mais néanmoins il a ocassionné des dommages à un pêcheur quelconque, les commandants

verhalts aufzunehmen, sowie derselbe einerseits aus den Erklärungen der Parteien, andererseits aus den Zeugenaussagen der anwesenden Personen sich ergibt.

Der Befehlshaber des Kreuzers hat, wenn der Fall ihm schwer genug erscheint, und diese Maßregel zu rechtfertigen, das Recht, das einer Zuwiderhandlung schuldige Fahrzeug in einen Hafen der Nation des Fischers abzuführen. Er kann selbst einen Teil der Schiffsmannschaft an Bord nehmen, um sie den Behörden der Nation des betreffenden Fahrzeugs zu überliefern.

Artikel 31.

Das im vorhergehenden Artikel vorgesehene Protokoll ist in der Sprache des Befehlshabers des Kreuzers und nach den in seinem Lande gebräuchlichen Formen abzufassen.

Die Angeschuldigten und die Zeugen haben das Recht, dem Protokolle in ihrer eigenen Sprache alle Angaben und Zeugenaussagen hinzufügen oder hinzufügen zu lassen, welche sie für dienlich halten.

Artikel 32.

Der Widerstand gegen die Anordnungen der Befehlshaber der mit der Fischereipolizei beauftragten Kreuzer oder derjenigen Personen, welche in deren Auftrage handeln, soll ohne Rücksicht auf die Nationalität des Kreuzers wie der Widerstand gegen die Staatsgewalt der Nation des Fischerfahrzeugs angesehen werden.

Artikel 33.

Wenn die den Gegenstand der Anschuldigung bildende Handlung nicht schwerer Art ist, aber nichtsdestoweniger irgendeinem Fischer

des bâtiments croiseurs peuvent concilier à la mer les intéressés et fixer l'indemnité à payer, s'il y a consentement des parties en cause.

Dans ce cas, si l'une des parties n'est pas en mesure de s'acquitter immédiatement, les commandants font signer en double expédition par les intéressés un acte reglant l'indemnité à payer.

Un exemplaire de cette pièce reste à bord du croiseur; l'autre est remis au patron en crédit, afin qu'il puisse au besoin s'en servir devant les tribunaux du débiteur.

Dans le cas, au contraire, où il n'y aurait pas consentement des parties, les commandants agiront conformément aux dispositions de l'article 30.

Article 34.

La poursuite des délits et contraventions prévus dans la présente convention, aura lieu au nom de ou par l'Etat.

Article 35.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de la présente convention et notamment pour faire punir soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit de ces deux peines, ceux qui contreviendront aux dispositions des aricles 6 à 23 inclusivement.

Schaden verursacht hat, so können die Befehlshaber der Kreuzer, falls die Parteien damit einverstanden sind, zwischen den Beteiligten auf See einen Vergleich schließen und die zu zahlende Entschädigung festsetzen.

Ist in einem solchen Falle eine der Parteien nicht in der Lage, sofort die Schuld zu entrichten, so haben die Kommandanten eine Urkunde, welche die zu zahlende Entschädigung regelt, in doppelter Ausfertigung von den Parteien unterzeichnen zu lassen.

Das eine Exemplar dieses Schriftstücks verbleibt an Bord des Kreuzers, das andere ist dem forderungsberechtigten Schiffsführer auszuhändigen, damit derselbe nötigenfalls vor den Gerichten des Schuldners davon Gebrauch machen kann.

Kommt im Gegenteil eine Vereinigung zwischen den Parteien nicht zustande, so haben die Befehlshaber der Kreuzer in Gemäßheit der Bestimmungen des Art. 30 zu verfahren.

Artikel 34.

Die Verfolgung der in diesem Vertrage vorgesehenen Vergehen und Übertretungen ist im Namen des Staats oder durch den Staat zu betreiben.

Artikel 35.

Die Hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, ihren gesetzgebenden Körperschaften diejenigen Maßnahmen vorzuschlagen, welche erforderlich sind, um die Ausführung dieses Vertrages zu sichern und namentlich um diejenigen, welche den Bestimmungen der Art. 6–23 zuwiderhandeln, mit Freiheits- oder mit Geldstrafe oder mit diesen

Article 36.

Toutes les fois que des pêcheurs de l'un des pays contractants se seront livrés à des voies de fait contre les pêcheurs d'une autre nationalité ou leur auront causé volontairement des dommages on des pertes, les tribunaux du pays auquel appartiendront les bateaux des délinquants seront compétents pour les juger.

La même règle est applicable en ce qui concerne les délits et contraventions prévus par la présente convention.

Article 37.

La procédure et le jugement des contraventions aux dispositions de la présente convention ont toujours lieu aussi sommairement que les lois et règlements en vigueur le permettent.

Article 38.

La présente convention sera ratifiée.

Les ratifications seront échangées à la Haye, dans le plus bref délai possible.

Article 39.

La présente convention sera mise à exécution à partir du jour dont les Hautes Parties contractantes conviendront.

Elle restera en vigueur pendant cinq années à dater de ce jour et, dans le cas où aucune des Hautes Partis contractantes n'aurait notifié douze mois avant l'expiration de la dite période de cinq années son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera à rester en vigueur

beiden Strafen zugleich bestrafen zu lassen.

Artikel 36.

Wenn Fischer des einen Vertragsstaats gegen Fischer einer anderen Nationalität Tätlichkeiten verübt oder denselben absichtlich Beschädigungen oder Verluste zugefügt haben, so sollen immer die Gerichte desjenigen Landes, welchem die Fahrzeuge der Schuldigen angehören, für die Entscheidung zuständig sein.

Dieselbe Regel findet Anwendung auf die Vergehen und Übertretungen, welche in diesem Vertrage vorgesehen sind.

Artikel 37.

Das gerichtliche Verfahren und die Entscheidung wegen der Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Vertrages soll stets so kurz und bündig sein, als es die geltenden Gesetze und Vorschriften gestatten.

Artikel 38.

Der gegenwärtige Vertrag wird ratifiziert werden.

Der Austausch der Ratifikationsurkunden wird innerhalb tunlichst kurzer Frist im Haag bewirkt werden.

Artikel 39.

Über den Zeitpunkt, mit welchem der vorstehende Vertrag zur Ausführung kommt, werden die Hohen vertragschließenden Teile sich besonders verständigen.

Derselbe bleibt von diesem Zeitpunkte an fünf Jahre in Kraft, und falls keiner der Hohen vertragschließenden Teile zwölf Monate vor dem Ablauf dieses fünfjährigen Zeitraumes die Absicht zu erkennen gibt, davon zurückzutreten, gilt er als auf ein Jahr verlängert und so fort von

une année et ainsi de suite d'année en année. Dans le cas, au contraire, où l'une des Puissances signataires dénoncerait la convention, celle-ci sera mainteune entre les autres Parties contractantes, à moins qu'elles ne la dénoncent également.

Article additionnel.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège aura la faculté d'adhérer à la présente convention, pour la Suède et pour la Norvège, soit ensemble, soit séparément.

Cette adhésion sera notifiée au Gouvernement des Pays-Bas et par celui-ci aux autres Gouvernements signataires.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, en six exemplaires, le 6 Mai 1882.

Jahr zu Jahr. Falls dagegen eine der Mächte den Vertrag kündigt, so bleibt derselbe unter den übrigen Vertragsmächten so lange in Geltung, als sie denselben nicht ebenfalls kündigen.

Zusatzartikel.

Der Regierung Seiner Majestät des Königs von Schweden und Norwegen wird das Recht vorbehalten, diesem Vertrage beizutreten, sowohl für beide Staaten gemeinsam als für jeden derselben besonders.

Dieser Beitritt ist der Regierung der Niederlande mitzuteilen, welche die übrigen vertragschließenden Regierungen davon in Kenntnis setzen wird.

Zur Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen im Haag, in sechs Ausfertigungen, den 6. Mai 1882.

Folgen die Unterschriften der Bevollmächtigten. (Vgl. oben S. 25 f.)

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.